



*Imagen recuperada de [floridablanca.gov.co/](http://floridablanca.gov.co/)*

# CONSULTORÍA PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN MAESTRO METROPOLITANO DE MOVILIDAD (PMMM) DE FLORIDABLANCA

Formulación líneas  
estratégicas y proyectos  
de Floridablanca



## Control de Versiones

Título del Documento:		Formulación de las líneas estratégicas y proyectos del PMM para el municipio de Floridablanca	
Referencia del documento:		Entregable IV	
Revisión:		1	
Fecha Entrega Versión anterior:		26-04-2022	
Fecha Recepción Observaciones		05-07-2022	
REVISIONES			
Revisión	Fecha	Capítulo(s) Modificados(s)	Descripción de la Modificación
0	01-04-2022		Versión inicial para el municipio de Floridablanca
1	26-04-2022	Todos los capítulos	Versión atendiendo observaciones y comentarios realizados
2	03-06-2022	Todos los capítulos	Versión atendiendo observaciones y comentarios realizados
3	19-07-2022	5	Se agrega capítulo de priorización de proyectos

Realizó	Revisó	Aprobó
Equipo de Consultoría	Responsable Técnico	Coordinador de Proyecto
Union Temporal Transconsult - PROFIT  Mauricio Gallego Andrés Cardona Andrea Zambrano Juan Mora Maria Patricia Zúñiga Luz Adriana Tobón Luz Angela Plata Julio Roberto Vaca David Morales Jorge Mario Gantiva Geraldine Restrepo	Mauricio Gallego Mónica Vanegas	Mónica Vanegas Mauricio Gallego Julio Roberto Vaca
Responsable	Responsable	Coordinador

APROBÓ:

SUPERVISOR DEL CONTRATO



## Tabla de contenido

<b>1. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>13</b>
<b>2. COMPONENTE ESTRATÉGICO.....</b>	<b>16</b>
<b>2.1. MARCO LEGAL .....</b>	<b>16</b>
<b>2.2. ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN DEL PLAN .....</b>	<b>27</b>
<b>2.3. METODOLOGÍA DE CONSTRUCCIÓN DE LA VISIÓN Y OBJETIVOS .....</b>	<b>28</b>
2.3.1. PARTICIPACIÓN DE LAS COMUNIDADES .....	28
2.3.2. MATRIZ DOFA.....	29
2.3.3. PROBLEMÁTICAS A PARTIR DEL DIAGNÓSTICO Y TRABAJO CON ESPECIALISTAS .....	30
<b>2.4. OBJETIVOS.....</b>	<b>30</b>
<b>2.5. VISIÓN.....</b>	<b>31</b>
2.5.1. CONSTRUCCIÓN VISIÓN .....	31
2.5.2. SOCIALIZACIÓN Y AJUSTES.....	31
<b>2.6. ESTRUCTURA GENERAL DEL PLAN .....</b>	<b>32</b>
<b>2.7. FORMULACIÓN LÍNEA ESTRATÉGICAS Y PROYECTOS DEL PMMF .....</b>	<b>35</b>
2.7.1. CLASIFICACIÓN DE LOS PROYECTOS.....	41
<b>3. EJECUCIÓN.....</b>	<b>43</b>
<b>3.1. PROYECTOS ESTRUCTURANTES.....</b>	<b>43</b>
3.1.1. PROGRAMA P7. “PROVEER ENTORNOS SEGUROS” .....	44
3.1.2. PROGRAMA P11. “MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE PÚBLICO” .....	50
3.1.3. PROGRAMA P14. “FAVORECER LA INTEGRACIÓN FÍSICA” .....	68
3.1.4. PROGRAMA P16. “CAPACIDAD TÉCNICA PARA LA SEGURIDAD VIAL” .....	73
3.1.5. PROGRAMA P32. “REVITALIZAR Y POTENCIALIZAR LA RED VIAL PEATONAL” .....	76
3.1.6. PROGRAMA P33. “CONFIGURAR Y CONSTRUIR UNA RED CICLISTA SEGURA, CONECTADA Y FUNCIONAL” .....	84
<b>3.2. PROYECTOS TRANSVERSALES .....</b>	<b>92</b>
3.2.1. PROGRAMA P23. “PROGRAMA DE COMUNICACIÓN, PARTICIPACIÓN Y CAPACITACIÓN POR UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE, SEGURA E INCLUYENTE.” .....	93
<b>3.3. PROYECTOS ESTRATÉGICOS POT .....</b>	<b>101</b>
3.3.1. PROGRAMA P4. “ACCESIBILIDAD AL MEDIO FÍSICO” .....	101
3.3.2. PROGRAMA P8. “POTENCIAR LA RED AMBIENTAL CON LA MALLA VIAL” .....	106
3.3.3. PROGRAMA P9. “VEGETALIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO” .....	110
3.3.4. PROGRAMA P12. “OPTIMIZAR LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO.” .....	116
3.3.5. PROGRAMA P24. “GARANTIZAR CONDICIONES OPERATIVAS DE CORREDORES DE CARGA” .....	124
3.3.6. PROGRAMA P34. “GESTIÓN DE ESTACIONAMIENTOS EN FLORIDABLANCA” .....	133
<b>3.4. PROYECTOS VIALES .....</b>	<b>140</b>
3.4.1. PROGRAMA P27. “PLAN VIAL METROPOLITANO” .....	143
<b>3.5. PROYECTOS ESPECÍFICOS .....</b>	<b>172</b>
3.5.1. PROGRAMA P1. “IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES QUE CONLLEVEN A LA ATENCIÓN DE LOS PRECEPTOS NORMATIVOS EN MATERIA DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO EN EL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA” .....	175
3.5.2. PROGRAMA P2. “GENERAR SINERGIAS PARA LA ARMONIZACIÓN DE LAS POLÍTICAS, PROGRAMAS Y ACCIONES EN TORNO AL ENFOQUE DE GÉNERO Y LA SEGURIDAD VIAL EN LA MOVILIDAD” .....	182

3.5.3.	PROGRAMA P3. “ESPACIOS PÚBLICOS SIN VIOLENCIA” .....	186
3.5.4.	PROGRAMA P4. “ACCESIBILIDAD AL MEDIO FÍSICO” .....	192
3.5.5.	PROGRAMA P5. “ACCESIBILIDAD A LA INFORMACIÓN” .....	200
3.5.6.	PROGRAMA P7. “PROVEER ENTORNOS SEGUROS” .....	207
3.5.7.	PROGRAMA P14. “FAVORECER LA INTEGRACIÓN FÍSICA” .....	221
3.5.8.	PROGRAMA P16. “CAPACIDAD TÉCNICA PARA LA SEGURIDAD VIAL” .....	233
3.5.9.	PROGRAMA P17. “PROGRAMA DE LA GESTIÓN LA SEGURIDAD VIAL” .....	235
3.5.10.	PROGRAMA P18. “ACTIVACIÓN POR UNA MOVILIDAD SEGURA” .....	244
3.5.11.	PROGRAMA P19. “FORTALECIMIENTO DEL EJERCICIO DE LA AUTORIDAD DEL TRANSPORTE EN LA GOVERNABILIDAD DEL SISTEMA DE MOVILIDAD.” .....	247
3.5.12.	PROGRAMA P20. “FORTALECIMIENTO DE LAS CAPACIDADES INSTITUCIONALES PARA EL EJERCICIO DE LA AUTORIDAD” .....	250
3.5.13.	PROGRAMA P21. “IMPLEMENTAR MECANISMOS DE COORDINACIÓN Y ARTICULACIÓN INSTITUCIONAL ENTRE ENTIDADES RESPONSABLES DE LA MOVILIDAD.” .....	253
3.5.14.	PROGRAMA P24. “GARANTIZAR CONDICIONES OPERATIVAS DE CORREDORES DE CARGA” .....	267
3.5.15.	PROGRAMA P25. “MEJORAR LAS CONDICIONES FUNCIONALES DE LA ACTIVIDAD DE CARGA” .....	277
3.5.16.	PROGRAMA P28. “SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE LA MOVILIDAD” .....	279
3.5.17.	PROGRAMA P29. “PROMOVER SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INTELIGENTE” .....	282
3.5.18.	PROGRAMA P30. “IMPLEMENTAR SISTEMA CAPTURA DE DATOS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS” .....	287
3.5.19.	PROGRAMA P31. “CAPTACIÓN DE DEMANDA PARA MODOS SOSTENIBLES” .....	290
3.5.20.	PROGRAMA P33. “CONFIGURAR Y CONSTRUIR UNA RED CICLISTA SEGURA, CONECTADA Y FUNCIONAL” .....	299
3.5.21.	PROGRAMA 34. “GESTIÓN DE ESTACIONAMIENTOS EN EL AMB” .....	315
3.5.22.	PROGRAMA 35. “MEDIDAS DE RESTRICCIÓN” .....	317
<b>4.</b>	<b>ESTRATEGIAS DE FINANCIACIÓN .....</b>	<b>322</b>
<b>4.1.</b>	<b>FLORIDABLANCA .....</b>	<b>323</b>
4.1.1.	ADMINISTRACIÓN CENTRAL .....	323
4.1.2.	DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA .....	330
4.1.3.	PROYECCIÓN DE FUENTES DE RECURSOS DE INVERSIÓN .....	331
<b>4.2.</b>	<b>FUENTES ALTERNATIVAS .....</b>	<b>333</b>
4.2.1.	MECANISMOS DEFINIDOS EN LA LEY 1955 DE 2019 .....	340
4.2.2.	MECANISMOS ALTERNATIVOS ADICIONALES .....	345
4.2.3.	MECANISMOS DEFINIDOS COMO FUENTES PARA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD .....	351
<b>4.3.</b>	<b>COSTOS DEL PLAN .....</b>	<b>357</b>
<b>4.4.</b>	<b>ANÁLISIS DE BENEFICIOS .....</b>	<b>362</b>
4.4.1.	REDUCCIÓN DE TIEMPOS DE VIAJE .....	364
4.4.2.	REDUCCIÓN DE EMISIONES .....	366
4.4.3.	AUMENTO DE ACTIVIDAD FÍSICA .....	368
<b>5.</b>	<b>PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS .....</b>	<b>370</b>
<b>5.1.</b>	<b>CRITERIOS ESTABLECIDOS .....</b>	<b>370</b>
<b>5.2.</b>	<b>METODOLOGÍA .....</b>	<b>371</b>



5.3. RESULTADOS .....	373
6. SOCIALIZACIÓN Y GERENCIA DEL PLAN .....	378
6.1. SOCIALIZACIÓN .....	378
6.2. GERENCIA DEL PLAN .....	379
6.2.1. SEGUIMIENTO A LA GESTIÓN DEL PLAN.....	379
6.3. INDICADORES Y METAS.....	384
7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	385
7.1. SOCIAL.....	385
7.2. TRANSPORTE.....	387
7.3. INFRAESTRUCTURA .....	390
7.4. SEGURIDAD VIAL .....	393
7.5. URBANISMO .....	393
7.6. FINANCIERO .....	394
8. ANEXOS .....	399
9. BIBLIOGRAFÍA .....	400

# Índice de Figuras

Figura 1. Línea de tiempo de la consultoría.....	14
Figura 2. Regulación de la movilidad urbana, segura y sostenible .....	16
Figura 3. Documentos de política pública generales asociados a movilidad segura y sostenible .....	17
Figura 4. Documentos de política pública específicos para el AMB y sus municipios.....	18
Figura 5. Acuerdos Metropolitanos.....	19
Figura 6. Estructuración del sistema de movilidad del Municipio de Floridablanca .....	24
Figura 7. Etapas de construcción del plan .....	27
Figura 8. Metodología establecida para la formulación de Visión y Objetivos.....	28
Figura 9. Metodología evaluación DOFA .....	29
Figura 10. Proceso construcción objetivos .....	30
Figura 11. Problemáticas representativas área metropolitana de bucaramanga.....	31
Figura 12. Palabras clave visión.....	32
Figura 13. Estructura general .....	33
Figura 14. Objetivos, líneas estratégicas, programas y proyectos para Floridablanca .....	34
Figura 15. Clasificación de los proyectos .....	42
Figura 16. Diferencia entre cruces peatonales y puentes anti peatonales.....	44
Figura 17. Peatones evitando puente peatonal.....	45
Figura 18. Puentes Peadonales propuestos PMMM.....	46
Figura 19. Transformación de pasos elevados en pasos seguros a nivel .....	48
Figura 20. Efectos del mejoramiento de la fluidez del transporte público .....	51
Figura 21. Esquema ilustrativo de demarcación de carril preferencial derecho .....	52
Figura 22. Ejemplos de carriles exclusivos.....	53
Figura 23. Ejemplos de calzadas o corredores exclusivos .....	53
Figura 24. Oferta de cada corredor en Floridablanca .....	55
Figura 25. Paraderos adicionales Floridablanca.....	61
Figura 26. Rango de diferencia vertical y horizontal entre Bus y Plataforma .....	64
Figura 27. Problemas con la aproximación de los buses a los paraderos .....	65
Figura 28. Puntos de integración modal en Floridablanca .....	70
Figura 29. CATEGORÍAS DE PUNTOS DE ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO .....	71
Figura 30. Corredores con espacio público accesible.....	79
Figura 31. Corredores peatonales exclusivos existentes .....	80
Figura 32. Proyectos de corredores peatonales en Floridablanca.....	81
Figura 33. Ciclorrutas existentes en Floridablanca .....	85
Figura 34. Red de ciclorredores en Floridablanca .....	87
Figura 35. Ejemplo ciclorruta .....	88
Figura 36. Ejemplo ciclobanda .....	89
Figura 37. Vía compartida .....	89
Figura 38. Red de ciclorredores metropolitanos y urbanos.....	90
Figura 39. TRANSVERSALIZACIÓN DEL PROYECTO CULTURA VIAL PARA LA PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE, SEGURA E INCLUYENTE .....	94
Figura 40. Actores sociales involucrados en los procesos de participación y generación de resultados sociales frente al PMMM .....	98
Figura 41. Edificio sin solución de accesibilidad a predio.....	102
Figura 42. Soluciones de accesibilidad a predio.....	103
Figura 43. Elementos podotáctiles superpuestos a superficies existentes.....	104
Figura 44. Corredores de movilidad verdes .....	107
Figura 45. Segmentos de la red vial principal para reverdecimiento .....	108
Figura 46. Ejemplos de vegetalización e infraestructura de transporte .....	113
Figura 47. Reparto Modal - Floridablanca .....	117

Figura 48. Generación viajes Floridablanca .....	118
Figura 49. Atracción viajes Floridablanca .....	119
Figura 50. Alternativas de trazado de cable aereo en la ciudad de FLORIDABLANCA .....	121
Figura 51. Red vial de carga .....	126
Figura 52. Regulación estacionamientos en vía .....	136
Figura 53. Funcionalidad de las diferentes vías .....	141
Figura 54. Mapa del Plan Vial Metropolitano dentro del Límite de Floridablanca .....	144
Figura 55. Red vial de interacción regional y nacional Floridablanca .....	147
Figura 56. Mapa del tipo de intervención de la red de Anillos perimetrales / Circunvalar en Floridablanca .....	152
Figura 57. Mapa del tipo de intervención de la red de Conexión metropolitana en Floridablanca .....	157
Figura 58. Mapa del tipo de intervención de la red Arterial con Carácter Metropolitano en Floridablanca .....	163
Figura 59. Mapa de intersecciones viales en Floridablanca del PVM según su tipología.....	168
Figura 60. Mapa de intersecciones viales en Floridablanca del pvm según su estado.....	170
Figura 61. Fortalecimiento del comité Metropolitano de movilidad sustentable .....	184
Figura 62. Cambios de modo de transporte después de sufrir situaciones de acoso .....	187
Figura 63. Elementos de soporte para la movilidad vertical .....	196
Figura 64. Corredores red vial principal con pendientes mayores al 12% .....	198
Figura 65. Ejemplo de señal básica: Información permanente y actualizable .....	202
Figura 66. Ejemplo de placa braile en las señales de los paraderos .....	204
Figura 67. Luminaria clásica VS Luminaria LED .....	208
Figura 68. Segmentos viales priorizados para implementación de iluminación .....	211
Figura 69. Beneficios de Zonas 30 o de tránsito calmado .....	213
Figura 70. Zonas 30 o de tránsito calmado en floridablanca.....	215
Figura 71. Ejemplo de intervenciones en zonas escolares seguras .....	217
Figura 72. Mapa de zonas escolares seguras en Floridablanca .....	219
Figura 73. Cobertura Transporte Público Floridablanca.....	222
Figura 74. Solución bicicleta primera y última milla .....	223
Figura 75. Alternativas de cicloestaciones asociadas infraestructura de transporte.....	224
Figura 76. Cicloestaciones asociadas a infraestructura de transporte .....	226
Figura 77. Sector identificado .....	230
Figura 78. Curva de riesgo de muerte por atropello .....	239
Figura 79. Carga local y microdistribución.....	272
Figura 80. Sistema Transporte Público – Floridablanca .....	283
Figura 81. Componentes y elementos de sistema de gestion y control de flota .....	285
Figura 82. CLOBI estaciones y cobertura actual del SBP en Floridablanca (radio de 1 km alrededor de sus estaciones) .....	292
Figura 83. Estación CLOBI.....	293
Figura 84. Expansión cobertura bicicletas públicas Floridablanca .....	294
Figura 85. Modos alternativos de movilidad .....	297
Figura 86. Multimodalidad centrada en el usuario .....	300
Figura 87. Corredores para implementación de cicloparqueaderos .....	304
Figura 88. Ejemplos de cicloparqueaderos privados.....	309
Figura 89. Elementos de cicloinfraestructura complementarios.....	312
Figura 90. Medios representativos y centros atractores - Floridablanca .....	318
Figura 91. Destino modo privado e informal .....	319
Figura 92. Participación de las fuentes de recursos de inversión de la administración central de Floridablanca en el sector movilidad .....	326
Figura 93. Formulario ponderación criterios .....	371
Figura 94. Proceso de socialización con los diferentes actores y las jornadas de validación de proyectos .....	378



Figura 95. Componentes para el seguimiento .....	379
Figura 96. Mecanismos para el seguimiento .....	382

## Índice de Tablas

Tabla 1. Estrategias, Programas y Proyectos del objetivo: “Articular los instrumentos de planificación locales con los metropolitanos” .....	35
Tabla 2. Estrategias, Programas y Proyectos del objetivo: “Garantizar el desplazamiento autónomo y accesible de los diferentes grupos poblacionales en la red de movilidad del AMB” .....	36
Tabla 3. Estrategias, Programas y Proyectos del objetivo: “Integrar el sistema de movilidad con la estructura ecológica y el entorno urbano y sus servicios.” .....	37
Tabla 4. Estrategias, Programas y Proyectos del objetivo: “Lograr la competitividad del transporte público frente a otros modos de transporte” .....	37
Tabla 5. Estrategias, Programas y Proyectos del objetivo: “Integrar modal y multidimensionalmente la movilidad en el AMB” .....	37
Tabla 6. Estrategias, Programas y Proyectos del objetivo: “Adoptar el enfoque de la Visión Cero para evitar las muertes, discapacidades y heridas graves causadas por siniestros de tránsito en el AMB.” .....	38
Tabla 7. Estrategias, Programas y Proyectos del objetivo: “ARTICULAR LA INSTITUCIONALIDAD PARA LA GESTIÓN DE LA CULTURA VIAL Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE, SEGURA E INCLUYENTE.” .....	38
Tabla 8. Estrategias, Programas y Proyectos del objetivo: “Mejorar la competitividad regional del AMB (Carga y Mixto)” .....	39
Tabla 9. Estrategias, Programas y Proyectos del objetivo: “Implementar la movilidad inteligente” .....	40
Tabla 10. Estrategias, Programas y Proyectos del objetivo: “Aumentar el uso de los modos de transporte sostenibles: caminata y movilidad activa” .....	40
Tabla 11. Estrategias, Programas y Proyectos del objetivo: “Desestimular el uso del vehículo particular” .....	41
Tabla 12. Nivel de Formulación Proyectos Estructurantes.....	43
Tabla 13. Puentes peatonales a transformar en pasos seguros a nivel.....	47
Tabla 14. Meta para el proyecto de Transformación de pasos elevados en pasos seguros a nivel.....	50
Tabla 15. Corredores que deben brindar prioridad al transporte público.....	56
Tabla 16. Meta para el proyecto de Diseño e implementación de corredores estratégicos para el Transporte Público.....	57
Tabla 17. Separación entre paraderos.....	58
Tabla 18. Paraderos adicionales por capacidad.....	62
Tabla 19. Meta para el proyecto de Construir, mantener y/o adecuar la red de paraderos del Transporte Público para que sean accesibles y seguros .....	68
Tabla 20. Puntos de integración modal en Floridablanca .....	69
Tabla 21. Meta para el proyecto de Puntos de intercambio modal .....	73
Tabla 22. Meta para el proyecto de la unidad Metropolitana de Seguridad Vial .....	75
Tabla 23. Metas para el diseño e implementación de la red caminable principal.....	83
Tabla 24. Meta para el proyecto de Diseño e implementación de la red de ciclorredes metropolitanas .....	92
Tabla 25. Nivel de Formulación Proyectos Transversales .....	92
Tabla 26. Meta para el proyecto de cultura vial para la promoción de la movilidad inclusiva y segura .....	97
Tabla 27. Meta para el proyecto de participación y gestión social para la movilidad, inclusiva y segura ....	99
Tabla 28. Nivel de Formulación Proyectos Estratégicos POT .....	101
Tabla 29. Norma Técnica Colombiana - Accesibilidad al Medio Físico .....	102
Tabla 30. Meta para el proyecto de elementos de accesibilidad universal en las obras de construcción y recuperación de andenes de los corredores principales de la red peatonal .....	106
Tabla 31. Metas para el proyecto de Arborización de calles.....	110
Tabla 32. Metas para el proyecto Infraestructura de transporte como elemento para reverdecer el espacio público.....	115

Tabla 33. Metas para el proyecto Infraestructura de transporte como elemento para reverdecer el espacio público.....	120
Tabla 34. Meta para el proyecto de alternativas linea de cable .....	124
Tabla 35. Corredores de la red vial de carga.....	128
Tabla 36. Meta para el proyecto de Red vial de Carga.....	132
Tabla 37. Zonas Potenciales Implementación ZERT .....	135
Tabla 38. Meta para el proyecto Plan Maestro de Estacionamientos .....	139
Tabla 39. Nivel de Formulación Proyectos del Plan Vial Metropolitano .....	142
Tabla 40. Resumen de aspectos del subsistema Nacional y Regional .....	145
Tabla 41. Meta para el proyecto de Red vial de interacción regional y nacional .....	149
Tabla 42. Resumen de aspectos del subsistema Anillos Perimetrales / Circunvalar urbana .....	150
Tabla 43. Listado de corredores en el subsistema de Anillos Perimetrales / Circunvalar Urbana .....	151
Tabla 44. Meta para el proyecto de Anillos perimetrales / Circunvalar urbana .....	154
Tabla 45. Resumen de aspectos del subsistema Red de Conexión Metropolitana.....	155
Tabla 46. Listado de corredores en el subsistema DE red de conexión metropolitana .....	156
Tabla 47. Meta para el proyecto de red de conexión metropolitana .....	159
Tabla 48. Resumen de aspectos del subsistema arterial con carácter metropolitano.....	160
Tabla 49. Listado de corredores en el subsistema arterial con carácter metropolitano.....	161
Tabla 50. Meta para el proyecto de red arterial con carácter metropolitano .....	165
Tabla 51. MATRIZ DE FUNCIÓN para la JERARQUIZACIÓN DE INTERSECCIONES.....	167
Tabla 52. Meta para el proyecto de red arterial con carácter metropolitano .....	172
Tabla 53. Nivel de Formulación Proyectos eSPECÍFICOS .....	172
Tabla 54. Meta para el proyecto de Formular e implementar el modelo de control y regulación del transporte y tránsito.....	177
Tabla 55. Meta para el proyecto de Mejores y más efectivos métodos de detección, control y sanción en el control de emisiones. ....	180
Tabla 56. Meta para el proyecto de Gestionar acciones que aporten a la eficiencia y eficacia de los insttumentos de planificación y la regulación en movilidad.....	182
Tabla 57. Meta para el proyecto de fortalecimiento del Comité Metropolitano de Movilidad sostenible para una movilidad inclusiva y segura .....	186
Tabla 58. Meta para el proyecto de protocolos de abordaje para la atención y prevención de situaciones de violencia en la cadena de la movilidad.....	189
Tabla 59. Metas para el proyecto de mecanismos físicos y virtuales para denuncia de casos de acoso entorno a la movilidad.....	192
Tabla 60. Meta para el proyecto de Implementación de módulos peatonales y dispositivos sonoros en intersecciones semaforicas .....	195
Tabla 61. Corredores Red Vial Principal con pendientes mayores al 12%.....	196
Tabla 62. Meta para el proyecto de Implementación de elementos de soporte para la movilidad vertical .....	200
Tabla 63. Información requerida según el grupo de usuarios .....	201
Tabla 64. Información que debe contener la señal básica .....	202
Tabla 65. Componentes mínimos propuestos en cada tipo de infraestructura de transporte .....	205
Tabla 66. Meta para el proyecto de Señalética clara, visible, incluyente e integrada .....	206
Tabla 67. Comparación de consumo energético entre sistema LED y Convencional .....	207
Tabla 68. Corredores a priorizar iluminación.....	209
Tabla 69. Meta para el proyecto de Implementar iluminación pública orientada a la seguridad de peatones y ciclistas .....	213
Tabla 70. Meta para el proyecto de Zonas 30 o de tránsito calmado .....	217
Tabla 71. Meta para el proyecto de Zonas escolares seguras .....	221
Tabla 72. Cicloestaciones asociadas a infraestructura de transporte .....	225

Tabla 73. Meta para el proyecto de Cicloestacionamientos articulados con la red de infraestructura de transporte público .....	228
Tabla 74. Meta para el proyecto zonas amarillas .....	232
Tabla 75. Meta para el proyecto de Alianzas estratégicas para la seguridad vial.....	235
Tabla 76. Meta para el proyecto de actualización del Plan de seguridad vial .....	237
Tabla 77. Meta para el Programa metropolitano de gestión de la velocidad.....	241
Tabla 78. Meta para el proyecto de Lineamientos para la Seguridad vial .....	244
Tabla 79. Meta para el proyecto de intervención de lugares críticos.....	246
Tabla 80. Meta para el proyecto de Armonizar el estado de las competencias entre entidades para mejorar el desempeño de la autoridad de transporte .....	250
Tabla 81. Meta para el proyecto de Modificación de estructuras organizacionales.....	252
Tabla 82. Meta para el proyecto de Armonizar los instrumentos de planificación a nivel municipal con los fines del desarrollo del territorio metropolitano .....	255
Tabla 83. Análisis de mecanismos alternativos definidos en la Ley 1955 de 2019 para el sostenimiento del SITM .....	256
Tabla 84. Meta para el proyecto de mecanismos de financiamiento para la sostenibilidad del sistema de movilidad.....	264
Tabla 85. Meta para el proyecto de promover con el sector privado la implementación de proyectos de movilidad.....	267
Tabla 86. Meta para el proyecto Optimizar la operación de centros logísticos y su infraestructura especializada .....	270
Tabla 87. Meta para el proyecto Optimizar distribución de carga local y la Microdistribución en zonas de tránsito restringido.....	277
Tabla 88. Meta para el proyecto de Fomentar articulación de actores de la logística de carga .....	279
Tabla 89. Meta para el proyecto de Sistema de monitoreo, gestión y control del tránsito.....	281
Tabla 90. Meta para el proyecto Sistema de gestión y control de flota transporte publico .....	286
Tabla 91. Metas para el proyecto de dispositivo captura de información en sistema público de bicicletas .....	290
Tabla 92. Estaciones de Bicicletas Públicas de Bucaramanga .....	293
Tabla 93. Meta para el proyecto de Expandir el área de cobertura del Sistema de Bicicletas Públicas .....	296
Tabla 94. Meta para el proyecto de Complementar el sistema público de Bicicletas con otros modos alternativos. ....	299
Tabla 95. Corredores para instalación de cicloparqueaderos .....	302
Tabla 96. Meta para el proyecto de Diseño de cicloparqueaderos en el espacio público .....	306
Tabla 97. Meta para el proyecto de Gestión de cicloparqueaderos en estacionamientos privados .....	311
Tabla 98. Meta para el proyecto de Diseño e implementación de cicloinfraestructura complementaria .	314
Tabla 99. Meta para el proyecto Parqueaderos disuasorios.....	317
Tabla 100. Meta para el proyecto de Vehículo compartido .....	321
Tabla 101. Fuentes de recursos de inversión de la administración central de Floridablanca en el sector movilidad 2017 a 2021 en mmCOP .....	326
Tabla 102. Fuentes de recursos de inversión de la administración central de Floridablanca en construcción y mejoramiento de vías 2017 a 2021 en mmCOP .....	327
Tabla 103. Fuentes de recursos de inversión de la administración central de Floridablanca en rehabilitación y mantenimiento de vías 2017 a 2021 en mmCOP.....	329
Tabla 104. Fuentes de recursos de inversión de la administración central de Floridablanca en seguridad vial 2017 a 2021 en mmCOP .....	329
Tabla 105. Ingresos y gastos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca 2017 a 2020 en mmCOP .....	330
Tabla 106. Proyección de fuentes de recursos de inversión de Floridablanca en el sector movilidad en mmCOP (2021=100) .....	333
Tabla 107. Posible destinación de recursos de inversión de Floridablanca en el sector movilidad .....	333



Tabla 108. Análisis de fuentes alternativas .....	334
Tabla 109. Recaudo anual estimado por el cobro por acceso a áreas con restricción vehicular en mmCOP (2021=100).....	352
Tabla 110. Ingresos pormedio de hogares de Bucaramanga por estrato en Salarios Minimos Mensuales Legales Vigentes .....	354
Tabla 111. Capacidad de pago anual de predios residenciales de Floridablanca por estrato en mmCOP (2021=100).....	354
Tabla 112. Capacidad de pago anual de predios de uso no residencial en mmCOP (2021=100).....	355
Tabla 113. Capacidad de pago anual total por Contribución de Valorización en mmCOP (2021=100) .....	355
Tabla 114. Costos de los proyectos del Plan Maestro de Movilidad de Floridablanca en mmCOP (2021=100) .....	358
Tabla 115. Costos de los proyectos del Plan Maestro Metropolitano de Movilidad que debe asumir el municipio de Floridablanca en mmCOP (2021=100) .....	360
Tabla . Costos de los proyectos del Plan Maestro Metropolitano de Movilidad con impacto sobre los recursos del municipio de Floridablanca en mmCOP (2021=100) .....	361
Tabla . Déficit o Superávit del Plan Maestro de Movilidad de Floridablanca frente a los recursos públicos de inversión en mmCOP (2021=100) .....	361
Tabla . Intervenciones incluidas en el modelo de transporte por periodo de tiempo .....	363
Tabla . Beneficio por reducción en tiempos de viaje en mmCOP (2021=100) .....	365
Tabla . Costo Social del Carbono por tonelada .....	366
Tabla . Beneficio por reducción de emisiones en mmCOP (2021=100) .....	368
Tabla . Beneficio por aumento de actividad física en mmCOP (2021=100) .....	369
Tabla 123. Criterios a ponderar.....	370
Tabla 124. Criterios y ponderación establecida .....	372
Tabla 125. Resultados obtenidos .....	373
Tabla 126. Medidas asociadas al cumplimiento evidenciado .....	381
Tabla 127. Medidas asociadas al cumplimiento evidenciado .....	383
Tabla 128. Déficit o superávit del Plan Maestro de Movilidad de Floridablanca frente a los recursos públicos de inversión en mmCOP (2021=100) .....	395
Tabla 129. Proyección de fuentes de recursos de inversión de Floridablanca en el sector movilidad en mmCOP (2021=100) .....	396

## Índice de Anexos

Anexo 01. Herramienta mapa general del plan
Anexo 02. Fichas de Proyectos
Anexo 03. Costos de los proyectos
Anexo 04. Plan Vial Metropolitano
Anexo 05. Archivos cartográficos
Anexo 06. Database
Anexo 07. Seguimiento Indicadores
Anexo 08. Decreto de adopción

## Glosario, siglas y abreviaturas

AMB	Área Metropolitana Bucaramanga
API	Del inglés application programming interface
CSC	Ciudades Sostenibles y Competitivas
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
EODH	Encuestas Origen Destino de Hogares
FOV	Frecuencia y ocupación visual
GPS	Del inglés Global Positioning System
OMS	Organización Mundial de la Salud
PBOT	Plan Básico de Ordenamiento Territorial
PEMOT	Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial
PMMM	Plan Maestro Metropolitano de Movilidad
PMM	Plan Maestro de Movilidad
POT	Plan de Ordenamiento Territorial
TDR	Términos de Referencia
UT	Unión Temporal
ZAT	Zonas de Análisis de Transito
HMD	Hora de máxima demanda
ICLD	Ingresos Corrientes de Libre Destinación

## 1. Introducción

El presente documento contiene la **Formulación del Plan Maestro de Movilidad para el municipio de Floridablanca** y en él se desarrollan las **Líneas estratégicas, objetivos, programas y proyectos de este**.

Este Plan de Movilidad se desprende y articula del **Plan Maestro de Movilidad Metropolitano (PMMM)** que es el plan sombrilla y dicta los lineamientos que los planes de movilidad de los municipios del AMB deben seguir.

La secuencia metodológica desarrollada para la propuesta del **Plan Maestro de Movilidad de Floridablanca**, parte de la realización de un diagnóstico metropolitano, que incluye el desarrollo de una matriz OD metropolitana y un modelo de 4 etapas que representan los viajes en el territorio metropolitano.

A partir de este diagnóstico se efectúa la formulación estratégica con mirada metropolitana: se construye una **visión, principios y objetivos de carácter metropolitano** que dan paso posteriormente al desarrollo de la etapa de ejecución en la cual, partiendo de los programas y proyectos para el AMB definidos y desarrollados en el documento del PMMM, se identifican aquellos que involucran al municipio de Floridablanca y se desarrollan particularmente, desarrollando para cada uno de ellos los objetivos, indicadores y metas propios para el municipio y los líderes y actores de Floridablanca responsables, ejecutores y participantes.

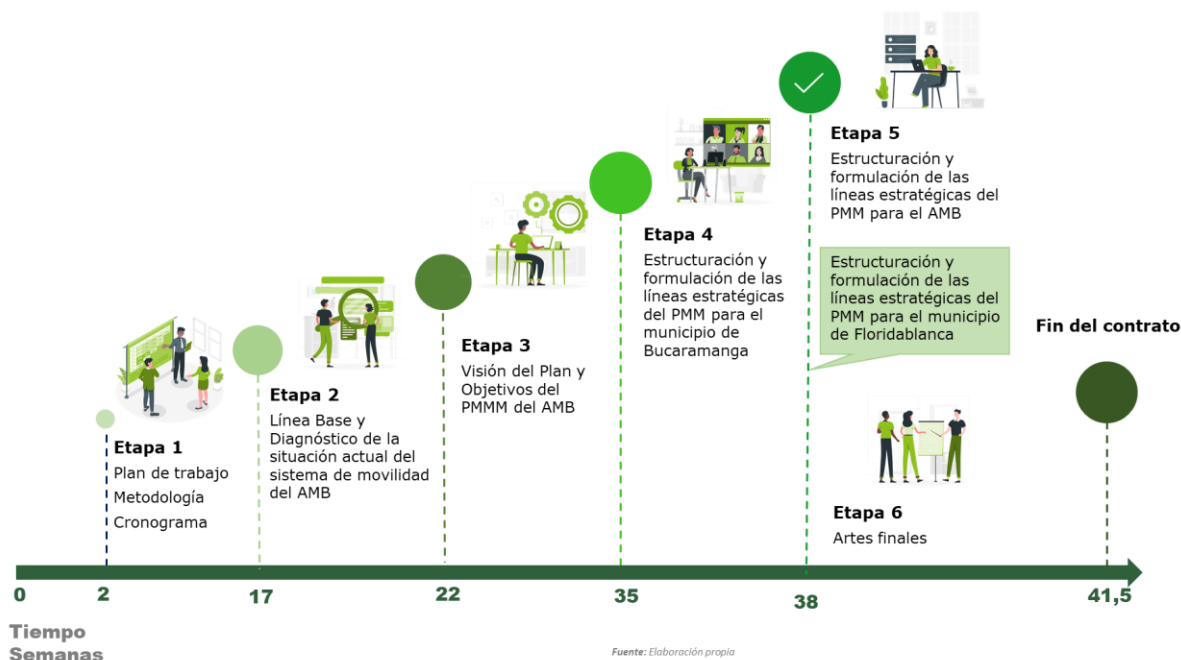
Con el fin de que los proyectos que se desarrollan en cada municipio realmente empujen las metas metropolitanas y se logre una movilidad segura en todo el territorio, el nombre de los programas y proyectos que son pertinentes para el municipio, su nomenclatura y clasificación se mantienen iguales a los correspondientes en el PMMM, lo cual también permitirá evaluar y gerenciar tanto individualmente el **Plan Maestro de Movilidad de Floridablanca** como agrupadamente el Plan Maestro Metropolitano al sumar las metas alcanzadas en Floridablanca con las de los demás municipios del AMB y con los proyectos que la misma Área Metropolitana desarrollará.

Este documento corresponde a uno de los productos contemplados en la Etapa V del contrato de consultoría 0051 DE 2021 CELEBRADO ENTRE LA FINANCIERA DE DESARROLLO TERRITORIAL S.A. - FINDETER Y LA UNION TEMPORAL UT PT PMMM y sus modificaciones.

Para acercar al lector y ubicarlo dentro del desarrollo del proyecto y el proceso que se ha venido efectuando para llegar a la presente formulación, en la Figura 1 se pueden identificar la línea de tiempo con las etapas y productos a entregar durante el desarrollo del estudio.



**FIGURA 1. LÍNEA DE TIEMPO DE LA CONSULTORÍA**



Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

El documento se estructuró en seis grandes capítulos:

**Capítulo de componente estratégico** en donde se incluye el marco legal, un resumen de cómo se realizó el análisis para la formulación, la estructura del plan y se cierra con la síntesis de las estrategias programas y proyectos que se asocian a cada objetivo y que se desarrollan posteriormente.

**Capítulo de ejecución** donde se desarrollan los programas y proyectos, para los cuales se establece la descripción, justificación, objetivos, acciones, responsables (líderes, ejecutores y participantes), metas, fuentes de financiación para cada proyecto. Este capítulo se complementa con un anexo en el que en una herramienta en Excel donde están todos los proyectos, y se puede filtrar por objetivos, estrategias y categorías. Así mismo se incluye un anexo con las fichas resumidas de los proyectos que componen el PMMM,

En este capítulo se incluye también el **Plan Vial Metropolitano**, contenido en tres macroproyectos que se detallan en el anexo 04.

Los anexos 05 y 06 recogen los archivos geográficos y la DB y el anexo 7 amplía la información del proyecto de zonas seguras.

**Capítulo de fuentes de financiación y costos.** Este capítulo analiza y describe las fuentes de financiación del plan y los de costos de los proyectos para cada horizonte de tiempo (5,10 y 15 años), que concluye con el valor total del plan para los mismos hitos y se complementa con el anexo 02

**Capítulo de socialización y gerencia del plan:** donde se indica el proceso de socialización para la construcción del plan y la gerencia propuesta para el plan. Hace parte de este capítulo el anexo que reúne la batería de indicadores para el municipio de Floridablanca y el anexo 09 del decreto para su adopción.

**Capítulo de conclusiones y recomendaciones,** para la ejecución del PMMF, con el cual concluye el documento técnico.

## 2. Componente estratégico

### 2.1. Marco legal

Por los espacios de relación entre territorios, en especial en el contexto urbano-regional, el marco normativo debe guardar estrecha relación con todas las generalidades de su entorno y es ahí donde guarda sustento el liderazgo de las áreas metropolitanas y de los mismos municipios que la conforman.

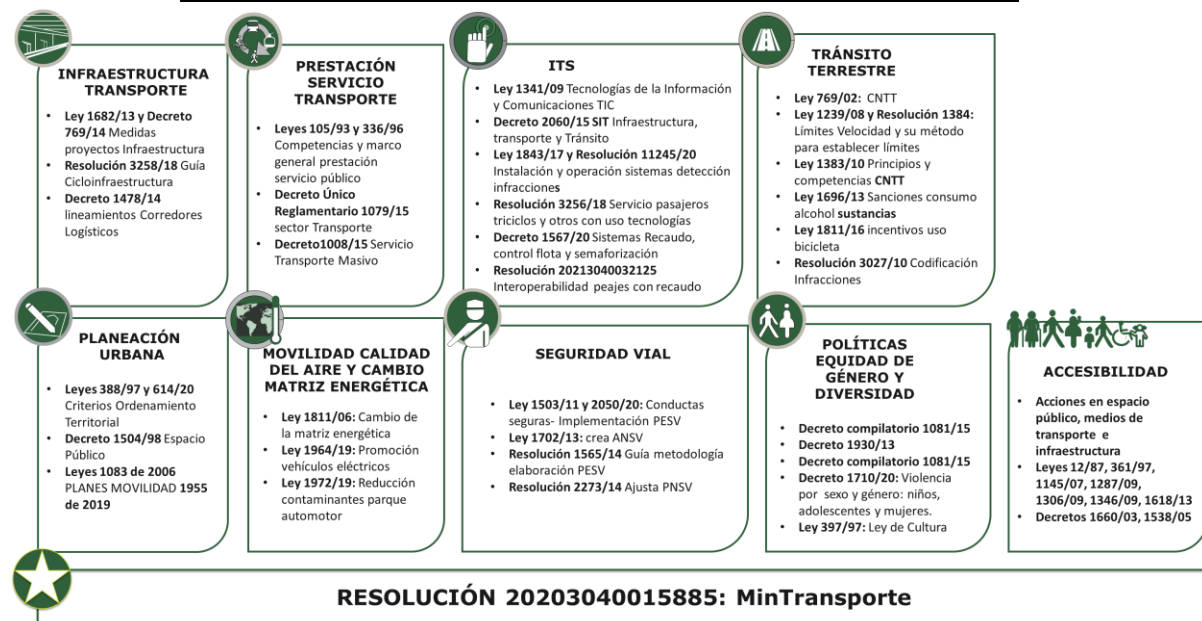
Por el espíritu asociativo en el que se encuentra vinculado el territorio metropolitano conformado por los municipios de Bucaramanga, Floridablanca, Girón y Piedecuesta, de acuerdo con los análisis realizados puede precisarse que se cuenta con una normativa que bien puede regir la movilidad de la región metropolitana, con la que se vincula a cada uno de sus municipios en el contexto de relaciones de solidaridad, equidad y equilibrio del territorio.

Es necesario destacar el marco legal que rige la movilidad en el Municipio de Floridablanca y que se encuentra ligada en gran parte a la normatividad que, a su vez rige en el Área Metropolitana de Bucaramanga y de las cuales confluyen compromisos interinstitucionales, de acuerdo con la siguiente relación de preceptos normativos de orden nacional, departamental, metropolitana y municipal, así como Políticas de Gobierno Nacional y Departamental que vinculan el actuar municipal:

#### REGULACIÓN NACIONAL

- En movilidad urbana, segura y sostenible, se puede observar en la Figura 2

**FIGURA 2. REGULACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA, SEGURA Y SOSTENIBLE**

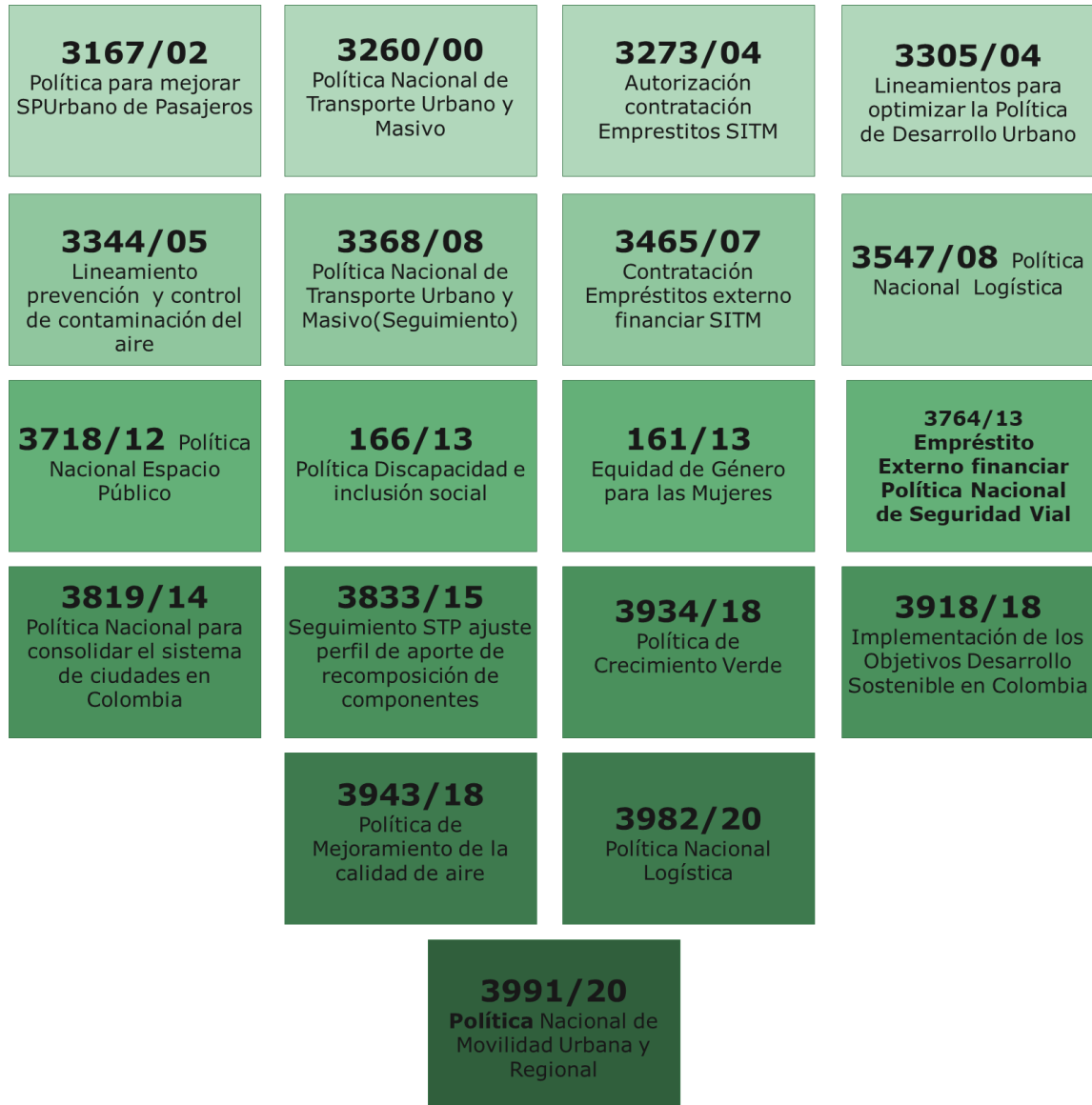


Fuente. Unión Temporal Profit - Transconsult



- Los documentos de Política Pública Generales asociados correlacionados con movilidad segura y sostenible, que vemos a continuación:

**FIGURA 3. DOCUMENTOS DE POLÍTICA PÚBLICA GENERALES ASOCIADOS A MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE**



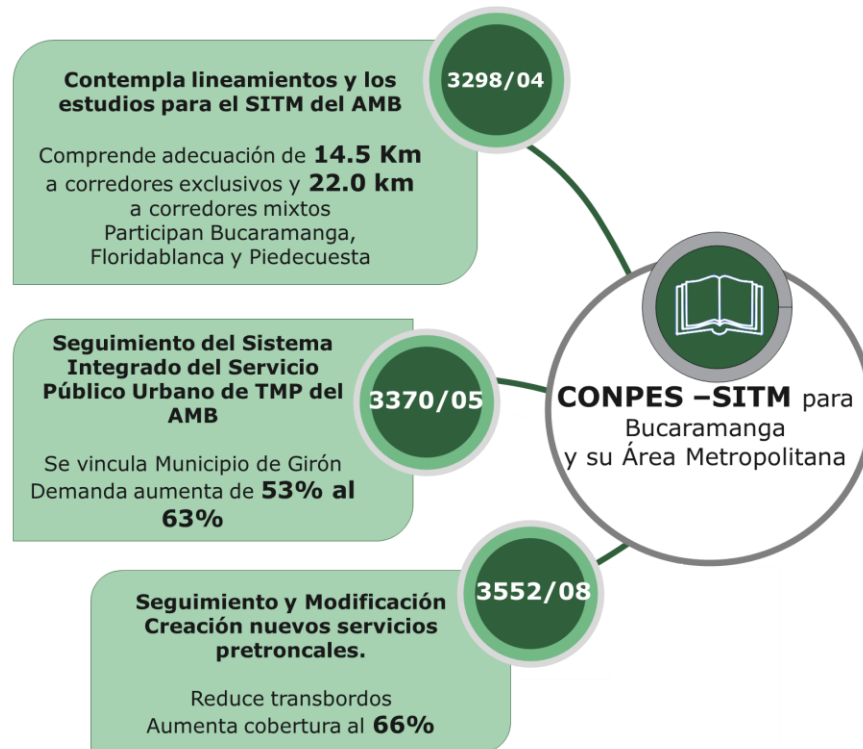
**Documentos Conpes en  
Transporte  
Público urbano**



*Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult*

- Los documentos de política pública específicos para el AMB y sus municipios, identificados en la Figura 4

**FIGURA 4. DOCUMENTOS DE POLÍTICA PÚBLICA ESPECÍFICOS PARA EL AMB Y SUS MUNICIPIOS**



*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

- Los actos administrativos expedidos por el AMB para la movilidad, representados en los siguientes Acuerdos Metropolitanos:

**FIGURA 5. ACUERDOS METROPOLITANOS**



Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

Todos ellos fueron analizados detalladamente por la consultoría en el producto de la etapa 2 y considerado a lo largo de la formulación del PMMM.

Es importante sin embargo resaltar, que conforme lo dispone el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006 modificado por el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019 -Plan de Desarrollo -2018-2022 “Pacto Por Colombia, Pacto por la Equidad”, las áreas metropolitanas deberán formular, adoptar y ejecutar los planes de movilidad sobre la totalidad del territorio de los municipios que la conforman” y que dispuso en igual sentido, que los municipios y distritos que la integran y hacen parte del territorio deberán armonizar sus planes de desarrollo con el plan de movilidad metropolitano.

Así mismo que el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006 *“Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”*, modificado por el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019 establece que *“...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 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...”*

A la par del contenido de la Ley 1083 de 2006, que direccionan las estrategias de los planes de movilidad, se le ha ido sumando complementaciones de acuerdo a los contenidos normativos como: La Ley 1811 de 2016 que incentiva el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional y así poder avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana; así como el marco normativo dedicado a alcanzar la sostenibilidad como desarrollo de los compromisos adquiridos ante instancias internacionales, como el Acuerdo de París aprobado en la Ley 1844 de 2017, los “Objetivos del Desarrollo del Milenio ODM” y los “Objetivos del Desarrollo Sostenible ODS” contemplados en los lineamiento de los

Documentos- CONPES SOCIAL 91 de 2005 y 3918 de 2018, respectivamente, que han generado una serie de normas, que tienen incidencia directa sobre el concepto de movilidad urbana sostenible, en los ámbitos de la planeación urbana, emisiones contaminantes por fuentes móviles de contaminación, cambio de la matriz energética, seguridad vial, crecimiento económico verde, reglas para la competencia económica, tecnologías de la información y la comunicación (TIC), reglamentos técnicos, entre otras.

Finalmente, la Resolución 20203040015885 de 2020 del Ministerio de Transporte, reglamentó los Planes de Movilidad Sostenible y Segura para las áreas metropolitanas, distritos y municipios, determinando como la obligación de actualizar y/o adoptar los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, a partir de objetivos y metas sostenibles, articulados con los respectivos Planes de Ordenamiento Territorial, garantizando la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas y la competitividad de la entidad territorial; previendo que su formulación se enmarcará en la estrategia que conlleve a la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia, para que respondan a las condiciones de conectividad, accesibilidad y desplazamiento, dando así prelación a los medios de transporte no motorizados, a la movilidad activa (peatón y bicicleta), reconociendo al transporte público como eje estructurante, cuya operación debe contemplar tecnología de baja o cero emisiones. De igual manera, contempla que los planes de movilidad deberán considerar cinco etapas para su implementación: el diagnóstico, que comprende el documento que determine los indicadores y patrones de movilidad; la formulación, para definir los escenarios técnicos que sustenten los objetivos de movilidad, así como los costos de ejecución; la adopción, período en el que realizará la socialización del plan; la ejecución, para cumplir con los objetivos de la movilidad sostenible y como última etapa, la de seguimiento y evaluación.

## REGULACIÓN DEPARTAMENTAL

En el nivel departamental, interactúa y tiene incidencia en el territorio municipal de Floridablanca, la siguiente normatividad:

- El Plan de Desarrollo Departamental 2020- 2023 “Santander Siempre Contigo y para el Mundo”, que en la línea de Infraestructura y Conectividad propone garantizar una eficiente infraestructura vial, con adecuados niveles de servicio y de capacidad, que facilite la movilidad en general y la conexión entre los centros de producción, de consumo y turísticos del territorio, pasando por los corredores de competitividad y de comercio nacional para promover la productividad de la región. Santander al estar ubicado en la intersección de dos importantes corredores viales de larga distancia como lo son la Troncal del Magdalena y Central del Norte, y las Transversales del Carare y la Transversal 66 Barrancabermeja – Cúcuta permite la conectividad con el interior del país y una articulación directa con los puertos del caribe, por lo que se propone mejorar la conectividad vial en el departamento para fomentar la integración y la competitividad con el territorio regional y nacional, enmarcado en procesos sostenibles, generando a su vez proyectos con enfoque diferencial; así mejorar la conectividad de los municipios del departamento con las diferentes veredas para lograr la comercialización de los productos de cada región y el desplazamiento de sus habitantes.
- Lineamientos y Directrices de Ordenamiento Territorial para el Departamento de Santander al 2030 - LDOTSA, contenidos en el documento denominado

## SANTANDER TRANSFORMA SU TERRITORIO (Decreto Departamental 264 de 2014)

El Decreto 264 de 2014 expedido por el Departamento de Santander, consagra las pautas, para la construcción (al 2030) de un territorio orientado al establecimiento de usos, distribución y ocupación de espacio público con las características ambientales, socioeconómicas y culturales de cada lugar del territorio. Impone que las entidades territoriales y administrativas deberán observar los Lineamientos y Directrices de Ordenamiento Territorial para el Departamento de Santander, debiendo revisar, ajustar, actualizar, adoptar, total o parcialmente sus planes y esquemas de ordenamiento territorial, planes de desarrollo, prospectivos, sectoriales, estratégicos y agendas o de emprender cualquier programa, proyecto, acción o actividad que afecte su territorio y *“que lleve a garantizar un modelo de desarrollo equitativo, equilibrado, integrado y sostenible, construir municipios con identidad diferenciada, capaces de generar riqueza con el aprovechamiento de sus ventajas particulares, y, como resultado de todo, consolidar un departamento con una vocación clara, capaz de vencer los retos de la globalización y de mejorar la calidad de vida de todos los santandereanos.”*<sup>1</sup>

- **Creación de siete (7) Provincias Administrativas y de Planificación<sup>1</sup> (PAP)** en el Departamento, mediante Ordenanza No. 010 de 2019, participando el municipio de Floridablanca en una de ellas. Ellas son:

Comunera: Chima, Confines, Contratación, El Guacamayo, Galán, Gambita, Guadalupe, Guapota, Hato, Oiba, Palmar, Pamas Del Socorro, Simacota, Socorro y Suaita

García Rovira: Capitanejo, Carcasí, Cerrito, Concepción, Enciso, Guaca, Macaravita, Málaga, Molagavita, San Andrés, San José de Miranda y San Miguel

Guanentá: Aratoca, Barichara, Cabrera, Cepita, Charalá, Coromoro, Curiti, Encino, Jordán, Mogotes, Ocamonte, Paramo, Pinchote, San Gil, San Joaquín, Valle De San José y Villa Nueva.

Metropolitana: Bucaramanga, El Playón, Floridablanca, Girón, Lebrija, Los Santos, Rionegro, Santa Bárbara, Tona y Zapatoca.

Soto Norte: Tona, California, Charta, Matanza, Suratá y Vetas.

Vélez: Aguada, Albania, Barbosa, Bolívar, Chipata, El Peñón, Florián, Guavata, Guepsa, Jesús María, La Belleza, La Paz, Landazuri, Puente Nacional, San Benito, Sucre, Santa Helena Del Opon y Vélez

Yarigües: Barrancabermeja, Betulia, Carmen De Chucurí, Puerto Parra, Puerto Wilches, Sabana De Torres, San Vicente De Chucurí, Rionegro, Simacota y Zapatoca

Los municipios de Piedecuesta, Onzaga y Cimitarra no aprobaron los Acuerdos Municipales que autorizarán la conformación en las Provincias, por lo que hoy no hacen parte de la reorganización administrativa del departamento.

<sup>1</sup> Presentación de los Lineamientos y Directrices de Ordenamiento Territorial del Departamento de Santander



## REGULACIÓN MUNICIPAL

La capacidad operacional y administrativa del Municipio de Floridablanca se soporta en una estructura administrativa, permitiendo que con los ingresos corrientes pueda gestionar los proyectos, programas y metas del Plan de Desarrollo Municipal, que se nutre de todos los instrumentos de planificación y gestión que se relacionan a continuación

- Plan de Ordenamiento Territorial (Acuerdo Municipal 35 de 2018).

Llevó a la revisión de las normas de ordenamiento territorial los cambios del entorno y el crecimiento municipal que ha afectado la estructura físico, social y ambiental del territorio, a través de la implementación entre otros, de macroproyectos urbanos de carácter regional y metropolitano, como la inserción del SITM-Metrolínea, el Plan Vial Metropolitano; así como las determinantes ambientales para la elaboración, ajuste, modificación y adopción de los POTs determinadas por la CDMB, la incorporación de la gestión del riesgo y de nuevas áreas al perímetro urbano para la construcción de VIS, las Directrices de Ordenamiento Territorial Metropolitano y el PIDM (AM 08 de 2000, 013 de 2011, 010 de 2013, 16 de 2013, 05 de 2016, 003 de 2017, 04 de 2017), delimitación de las áreas urbanas, expansión urbana, rural, protección ambiental y suburbana

La Política de Movilidad se orienta a desarrollar y consolidar acciones coordinadas sobre los subsistemas viales y de transporte para facilitar el acceso de toda la población en igualdad de oportunidades y garantizar la conectividad de la ciudad con su entorno mediante la planificación, localización, dimensionamiento adecuado de infraestructuras viales y de transporte que hagan eficiente la articulación del territorio en la escala regional y nacional.

Como objetivos de la Política se tienen:

- Estructurar la red vial con criterios de complementariedad que atienda la jerarquización y especialización de la red vial arterial, en relación con las actividades de la ciudad y la región.
- Prever las infraestructuras y los proyectos necesarios que mejoren la integración de la movilidad regional, nacional y de pasajeros.
- Promover el desarrollo de proyectos viales que mejoren las condiciones de accesibilidad y conectividad con la red vial arterial.
- Proveer el espacio público para el uso de transporte no motorizado (peatonal y ciclo-rutas) e. Incorporación de modos alternativos de transporte.
- Optimización y mejoramiento de la infraestructura vial.

En las Estrategias se tiene además del mejoramiento de la infraestructura vial, con énfasis en el modo peatonal y bicicleta, la consolidación de un sistema peatonal y de ciclo-rutas con sus respectivos equipamientos

Contempla en la estructura del sistema de movilidad la atención de los requerimientos de movilización de pasajeros y de carga en la zona urbana, de expansión y rural del Municipio al igual que conectar la ciudad con la red de ciudades del Área Metropolitana, la región y el país, especificando que la conformación del Sistema de Movilidad se compone de tres Subsistemas:

**Subsistema vial.** Elementos de la red o infraestructura física de comunicación construida y las zonas de reserva vial para futuros proyectos de construcción y/o ampliaciones viales, con los que se pretende fortalecer las relaciones metropolitanas y regionales, permitir el desplazamiento de vehículos y la movilización de personas y bienes, utilizando los diferentes modos y medios de transporte. Lo conforman los Subsistemas Vial Nacional y Vial Municipal, del que hace parte la red vial rural y urbana, conformada ésta última por la red vial arterial, que permite la integración intermunicipal, uniendo a Floridablanca, Girón, Bucaramanga y Piedecuesta. (Red de vías establecidas en el Acuerdo Metropolitano 013 de 2011 que integran los municipios que hacen parte del AMB).

Contempla en la red de ciclorrutas, para el uso de bicicleta como medio alternativo de transporte, orientado a su integración con el SITM en condiciones de complementariedad, compuesto por los corredores viales para ciclo-rutas y ciclo-estaciones; priorizando el diseño y construcción de ciclorrutas.

**Subsistema de transporte:** conformado por los modos de transporte que se utilizan para el desplazamiento de pasajeros (masivo, colectivo, individual y particular), de carga y alternativo, orientado a una adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad, seguridad y accesibilidad que garantice una movilidad sostenible.

**Subsistema de regulación y control.** Se incluye en este componente todas las acciones y proyectos para la regularización y control del tráfico, así como aquellas dirigidas al manejo y a la administración de la información del sector de movilidad. Lo conforman: i) Los centros de control de tráfico ii) La red de semaforización y dispositivos conexos. iii). La señalización.

En general, la estructuración del Sistema de Movilidad del Municipio se resume, en la Figura 6:

**FIGURA 6. ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA**

Estructuración del sistema de movilidad del Municipio de Floridablanca				
Subsistema	Componentes			
Vial	Nacional	Red Vial Nacional Arterial o primer orden		
	Municipal	Vial Urbano	Red vial vehicular urbana. Red peatonal. Red de ciclorrutas	
		Vial rural		
Transporte	Transporte público urbano e interurbano de pasajeros	Transporte de pasajeros	Transporte público masivo	Sistema de rutas Estaciones
			Transporte público colectivo	Transporte colectivo municipal Transporte público intermunicipal
			Transporte público individual	
			Transporte particular	
		Transporte de carga	Transporte de carga intermunicipal Transporte de carga urbano	
		Transporte alternativo	En ciclorrutas, redes peatonales, redes de cable aéreo y otros	
	Terminales de pasajeros y carga	Terminales de pasajeros de transporte urbano e intraurbano		
		Terminales de Carga o centros logísticos		
	Red de estacionamientos y parqueaderos públicos			
Regulación y control	Centros de control de tráfico			
	Red de semaforización y dispositivos conexos			
	Señalización			

Fuente: Acuerdo 035 de 2018 del POT2G de Floridablanca

- Plan de Desarrollo- “Floridablanca, Unidos Avanzamos 2020 -2023” (Acuerdo Municipal 03 de 2020)

En los objetivos del Plan se incluye la contribución a la movilidad con mejores vías de comunicación y sistema de interconexión y a la movilidad sostenible con cultura ciudadana y autoridad.

Propone la construcción y funcionamiento del Sistema de Transporte alternativo-cable-teleférico que mejore la movilidad e integración interna de la ciudad, así como adelantar la gestión con los demás alcaldes del AMB la creación de un corredor vial tipo ciclo-vía y la creación de la oficina de la bicicleta.

Determina la articulación con el Plan de Desarrollo Departamental y con el PIDM en sus cinco componentes, destacando el de infraestructura de servicios y conectividad metropolitana, con el que se apunta a consolidar entre otros un SITM eficiente y confiable y vías que consoliden la conectividad requerida entre los municipios.

En el componente de movilidad y transporte el Plan contempla la construcción de infraestructuras resilientes, la promoción inclusiva y sostenible y el fomento a la innovación. Se compromete a la reducción de uso del transporte particular adoptando un indicador a 30% (disminuye en 5%), correlativamente aumentando el uso de transporte público en un 60% (aumenta en 6 puntos) y la movilización a pie o en bicicleta aumentarla en un 15% (aumenta 7 puntos). En tasa de mortalidad por accidentes de transporte disminuye el

indicador a 2.5 puntos, cuando estaba en 3.99, al igual que la tasa de muertes por accidentes de transporte en niños y adolescentes en una tasa a 5, cuando estaba en 8,49.

Si bien concretiza acciones en infraestructura vial, seguridad vial y acciones para reducir el transporte particular, no desarrolla contenidos que le apunte a la gestión interinstitucional del SITM o del transporte público colectivo, individual.

- Plan Maestro de Movilidad 2011-2030

Establece las bases para la consolidación de un sistema de movilidad eficiente, democrático, equitativo y amigable con el medio ambiente, que facilite la articulación e integración del municipio de Floridablanca con los demás municipios del área metropolitana de Bucaramanga.

Identifica la problemática del transporte en el municipio de Floridablanca, así: congestión y consecuente aumento en los tiempos de viaje intermunicipales; mal estado de la infraestructura vial; falta de conectividad de las redes viales en la ciudad y ausencia, en muchos casos, de infraestructura complementaria; baja ocupación en los vehículos de transporte privado y de transporte público en horas valle; costos muy altos para los usuarios por los altos tiempos de viaje y por la baja calidad del servicio que reciben; accidentalidad causada por fallas humanas o por fallas mecánicas, con implicaciones económicas en el desempeño del sistema; superposición de rutas en corredores de mayores demandas (más rentables) y abandono de rutas poco rentables; surgimiento de la ilegalidad para prestar los servicios desatendidos, prelación de modos motorizados de transporte individual (auto y motos). Manifestaciones acerca de aspectos sociales, viajes largos (sectores de La Cumbre, El Reposo y el sector del anillo vial); ausencia de infraestructuras para la accesibilidad de discapacitados, deterioro de la salud humana, degradación urbana, del espacio público y del entorno, con consecuencias en la calidad de vida de los ciudadanos, contaminación auditiva y del aire.

Problemas estructurales: Falta de conciencia ciudadana, al primar el interés individual, con el incumplimiento frecuente de las normas de tránsito, de convivencia ciudadana y respeto por los demás, invasión del espacio público por parte de comerciantes y vehículos; deficiencias en control y vigilancia; debilidad técnica, al tener limitaciones de personal, de recursos y de capacidad técnica; débil coordinación interinstitucional entre las distintas entidades que tienen definidas sus responsabilidades, en especial cuando aparecen en el escenario otros municipios y el área metropolitana; marco normativo inadecuado por ser profuso y confuso, además de inadecuado; en casos como el transporte colectivo e intermunicipal, reglas del juego ineficientes en la actividad del transporte, al mediar distintos actores con motivaciones e intereses individuales, lo que fomenta la ineficiencia e impide que el sistema funcione como un todo, lo que ocasiona altos costos económicos, sociales y ambientales para la ciudad y sus habitantes; demanda superior por el espacio público, en especial sobre las vías, sumado a las altas tasas de motorización; recursos limitados para invertir en proyectos de movilidad, lo que exige la búsqueda de recursos públicos adicionales, la vinculación de capital privado en la ejecución de proyectos y la búsqueda de alternativas más costo-efectivas; condiciones geográficas y topográficas de la ciudad se han convertido en un elemento adicional que, sumado a otros de tipo político, técnico y social, han favorecido un crecimiento desordenado y expansivo que fomenta la utilización del vehículo privado.

Las áreas de acción del Plan, que lleven a garantizar la accesibilidad de los habitantes en condiciones de calidad y sostenibilidad a través de un sistema de transporte se dirigen a: Educación y cultura ciudadana, fortalecimiento institucional, gestión de tráfico, optimización

de infraestructura, manejo de demanda de transporte, fortalecimiento de modos no motorizados, fortalecimiento del transporte público, manejo logístico.

Contempla la estructura de proyectos viales que están interrelacionados con el municipio de Bucaramanga y demás municipios del Área Metropolitana y que se encuentran incluidos en el Sistema Vial Metropolitano; adoptando un plan vial armonizado con la estructura vigente diagnosticada, con el plan vial metropolitano y con el esquema de proyectos planteados en el POT. Se define una jerarquía vial urbana soportada en criterios de funcionalidad, características del tránsito, tipo de transporte, continuidad de los corredores viales y articulación con la red metropolitana, entre otros criterios.

Centra los programas en la educación y cultura ciudadana, fortalecimiento institucional, ordenamiento del tránsito, optimización de la infraestructura vial, fortalecimiento de los modos no motorizados, gestión del tráfico, gestión del estacionamiento, gestión de la movilidad para el centro histórico, reorganización del transporte público urbano e intermunicipal y fortalecimiento logístico, tal como se describe en la Correlación de los programas contemplados en los Planes Maestro de Movilidad 2010-2030 de los municipios del Área Metropolitana de Bucaramanga

### **Normas y Acciones Municipales**

Desde el 2012 no se decreta restricciones a la circulación de motos, ni a parrilleros. Tampoco han expedidos restricciones de pico y placa a vehículos particulares y públicos. Desde 2006, mediante Resolución 593 estableció la medida de pico y placa a los vehículos de transporte individual-tipo taxis.

Se ha adoptado la reglamentación del uso de cascos protectores para uso de motocicletas mediante Resolución 21 de 2021.

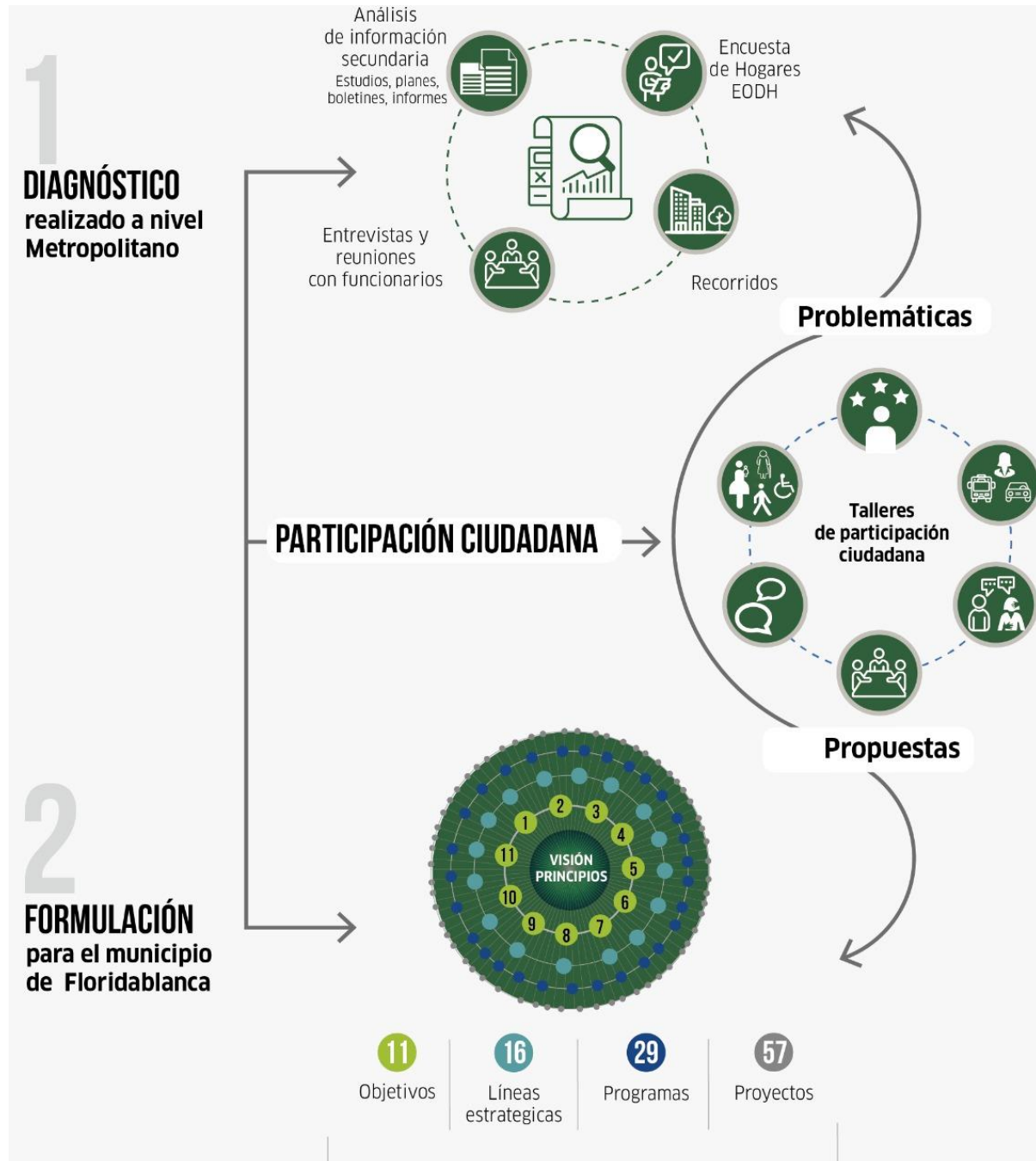
Por Circular No. 016 de 2018, el Director General de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca imparte directrices de prevención a los usuarios de las vías, en materia de estacionamiento, autorizando hacerlo sobre el costado más cercano al andén o al límite lateral de la calzada y determina los sitios en que se encuentra prohibido estacionar.

La Dirección de Tránsito y Transporte a través de los agentes de tránsito adelantan operativos de recuperación de espacio público, en puntos que han sido considerados críticos por no permitir el libre y seguro tránsito tanto de transeúntes como de vehículos.; sensibilización contra prácticas peligrosas en bicicletas; jornadas de cultura vial sobre riesgo de mezclar alcohol y manejar; plan pedagógico para disminuir los accidentes de motociclistas y bici usuarios, causados por los llamados puntos ciegos o ángulos muertos, zonas que limitan el campo de visión de los conductores, especialmente en buses y vehículos de carga, y crean áreas de riesgo en las que pueden ocurrir accidentes; campaña por el uso del casco para los motociclistas.



## 2.2. Etapas de construcción del plan

**FIGURA 7. ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN DEL PLAN**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

## 2.3. Metodología de construcción de la visión y objetivos

El proceso de estructuración de la visión y objetivos del plan se articula a través de un enfoque metropolitano que garantiza que se aborde de manera integral cada uno de los aspectos y componentes de este, a partir del trabajo realizado en la etapa de diagnóstico a se elabora la matriz DOFA donde se identificaron los factores internos y externos de manera interrelacionada permitiendo la determinación de las diferentes problemáticas.

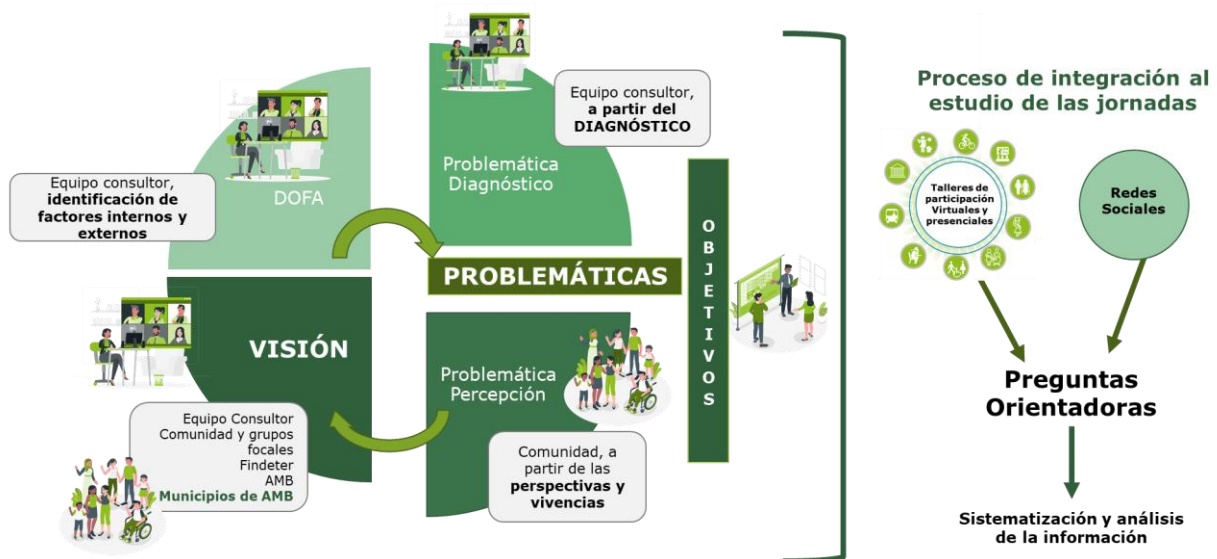
Estas problemáticas se consolidan en una segunda etapa que agrupa las participaciones de los diferentes grupos focales identificados y permite incluir dentro del análisis las perspectivas, vivencias de cada grupo poblacional, mediante la validación, ajuste o inclusión dentro de las ya encontradas en la fase del diagnóstico.

A partir de las problemáticas identificadas como negativas para el desarrollo de la movilidad del territorio metropolitano, se generan objetivos que garanticen solución al problema.

Este proceso se desarrolló mediante talleres interdisciplinarios del equipo consultor, retroalimentado con talleres y fue ampliamente documentado en el producto de la etapa 3.

Finalmente, el proceso de estructuración de la visión y objetivos del plan se soporta sobre principios que permiten generar lineamientos y directrices que permiten articular la misión de manera integral. En la Figura 8 se observa la secuencia de este proceso.

**FIGURA 8. METODOLOGÍA ESTABLECIDA PARA LA FORMULACIÓN DE VISIÓN Y OBJETIVOS**



Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

### 2.3.1. Participación de las comunidades

Se realizó un proceso de participación ciudadana a través de talleres y grupos focales poblacionales, identificados inicialmente a través de la matriz de actores socializada y corroborada por el AMB, seguido se programaron los talleres a esos grupos de interés para

los cuales se ajustaron las herramientas comunicativas dependiendo del sector representado y sus intereses.

En total se desarrollaron 15 talleres de participación ciudadana con los actores identificados, subsecuentemente se consolidó la información y experiencias, esto permite dar por cumplido el objetivo de conocer y recolectar problemáticas, expectativas, dudas, perspectivas, intereses, sugerencias y propuestas de cada uno de los grupos con énfasis especial en detectar oportunidades para mejorar la equidad y acceso a las comunidades en la movilidad segura e incluyente (mujeres, niños y niñas, adultos mayores y personas con discapacidad, personas vulnerables).

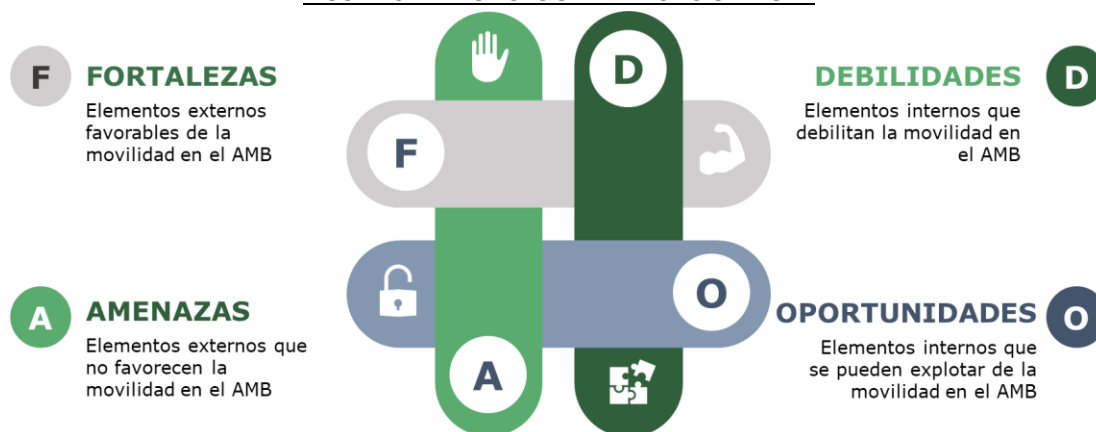
En general, las reuniones permitieron lograr un acercamiento con los diferentes grupos, a los cuales, en concordancia con la metodología propuesta se realizaron conversaciones cálidas alrededor de preguntas orientadoras que permitieron reconocer sus percepciones sobre la movilidad del Área Metropolitana de Bucaramanga y sus municipios.

***El proceso social de la construcción del plan está detallado en un documento complementario.***

### 2.3.2. Matriz DOFA

La matriz DOFA permitió diagnosticar y analizar estrategias de reacción para la identificación de factores externos e internos en la movilidad metropolitana. Este análisis correspondió a un trabajo multidisciplinario que tuvo en cuenta todos los componentes que hicieron parte del diagnóstico general.

**FIGURA 9. METODOLOGÍA EVALUACIÓN DOFA**



*Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult.*

Para la elaboración de esta matriz se tuvo en cuenta el diagnóstico presentado en el anterior entregable, teniendo en cuenta que este análisis resume los aspectos claves del AMB, que bien pueden ser internos (fortalezas y debilidades) en los que es posible tener control y externos (oportunidades y amenazas) ofrecidas por el entorno, en los que el AMB tiene poco o nulo control.

Posteriormente, se realizó un análisis cruzado donde se enfrentarán los pares de los factores para identificar las estrategias y acciones, en las tablas que se presentan a

continuación se pueden identificar los factores internos (Debilidades y Fortalezas) y externos (Amenazas y Oportunidades). Problemáticas y objetivos

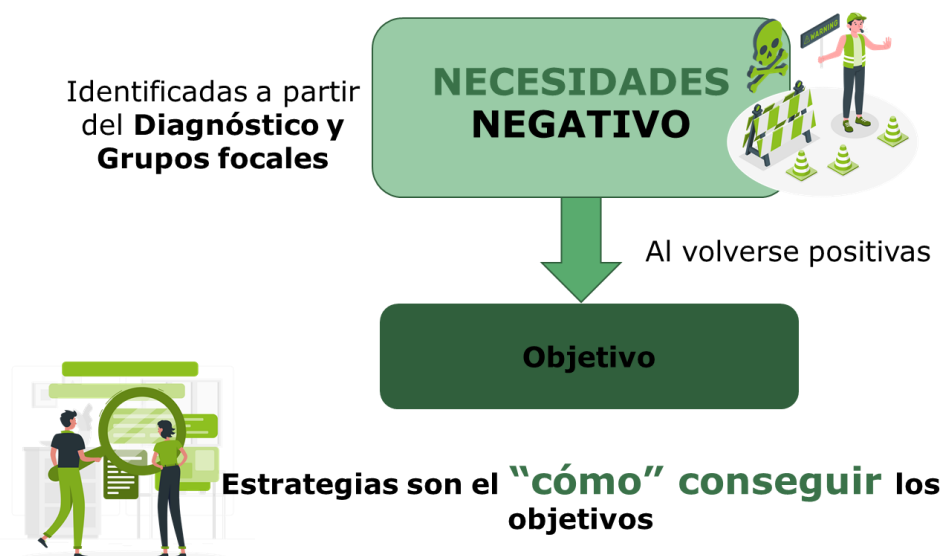
### 2.3.3. Problemáticas a partir del diagnóstico y trabajo con especialistas

Como se explicó en la sección 2.1, a partir del diagnóstico y el trabajo realizado se identificaron con el equipo de especialistas del equipo consultor unas problemáticas dentro del contexto metropolitano, para cada una de las problemáticas se estructuraron objetivos que dan respuesta a la solución de la necesidad y permiten la consolidación de una visión para el territorio que posteriormente se desarrollará en una serie de programas y proyectos que se enmarcan dentro de las especificidades de la ciudad de Floridablanca y que están alineados con sus homólogos en el Plan Maestro de Movilidad Metropolitano.

## 2.4. Objetivos

En la Figura 10 se aprecia el proceso para la construcción de los objetivos generales, los cuales tiene alcance metropolitano y parten de la identificación de problemáticas de manera conjunta entre el diagnóstico y la participación de grupos focales, estas necesidades se convierten en positivas mediante la generación de objetivos que van a ser finalmente en la etapa de formulación apoyados en estrategias para la determinación de programas y proyectos.

**FIGURA 10. PROCESO CONSTRUCCIÓN OBJETIVOS**



*Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult*





**FIGURA 12. PALABRAS CLAVE VISIÓN**



*Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult, obtenido a partir de actividad socialización*

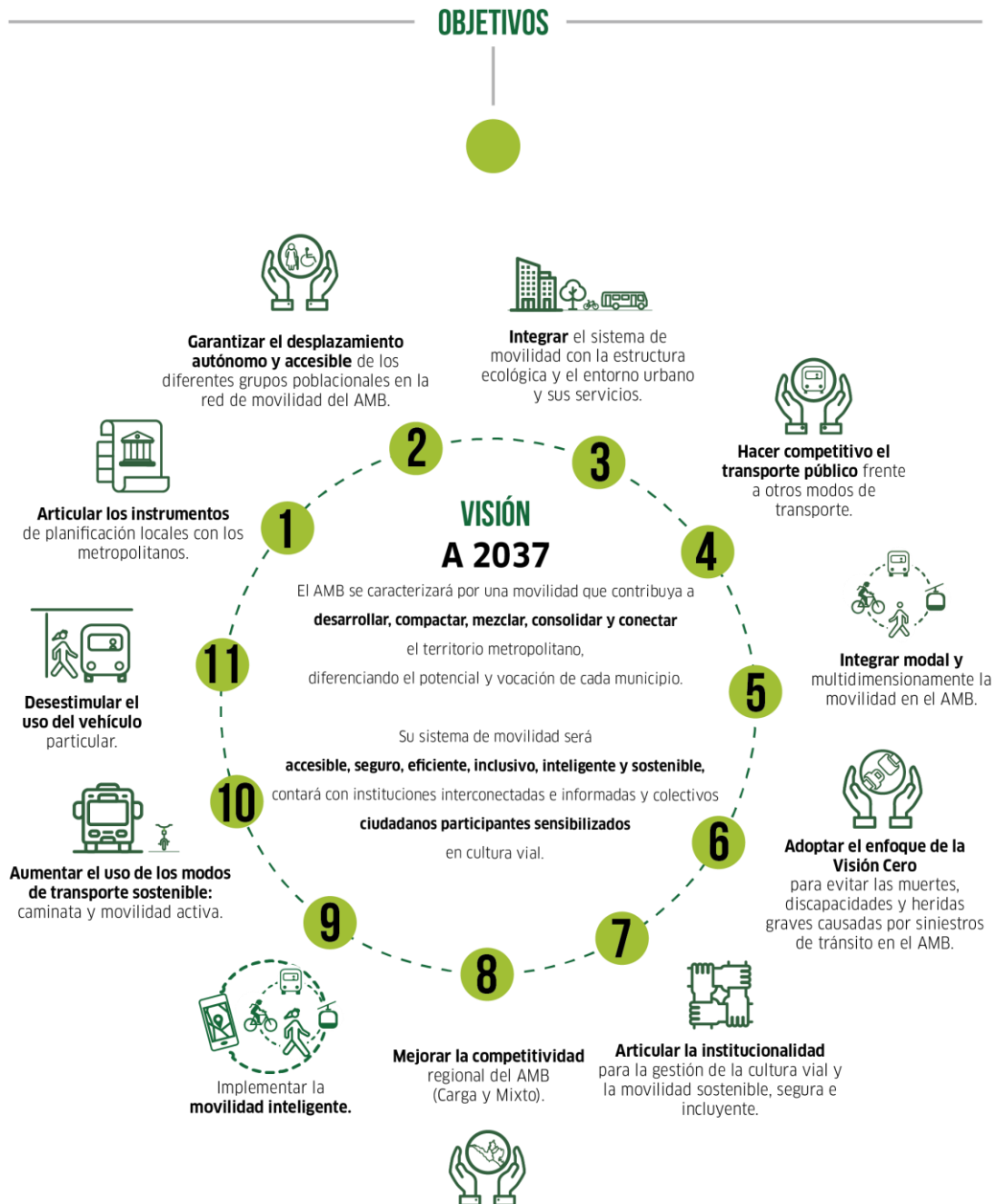
Este segundo ejercicio se realizó con el objetivo de traslapar estas consideraciones nuevas, con la visión planteada por el equipo consultor, el cual está estructurado según problemáticas, objetivos y consideraciones que presentó la comunidad en las Jornadas de Participación. Y con esta socialización, se procedió a analizar y reestructurar el modelo de visión, para lograr en conjunto la visión definitiva de acuerdo con todo lo recopilado.

Esta visión de carácter metropolitano rige tanto el Plan Metropolitano como los Planes Maestros de Movilidad de cada Municipio.

## 2.6. Estructura general del plan

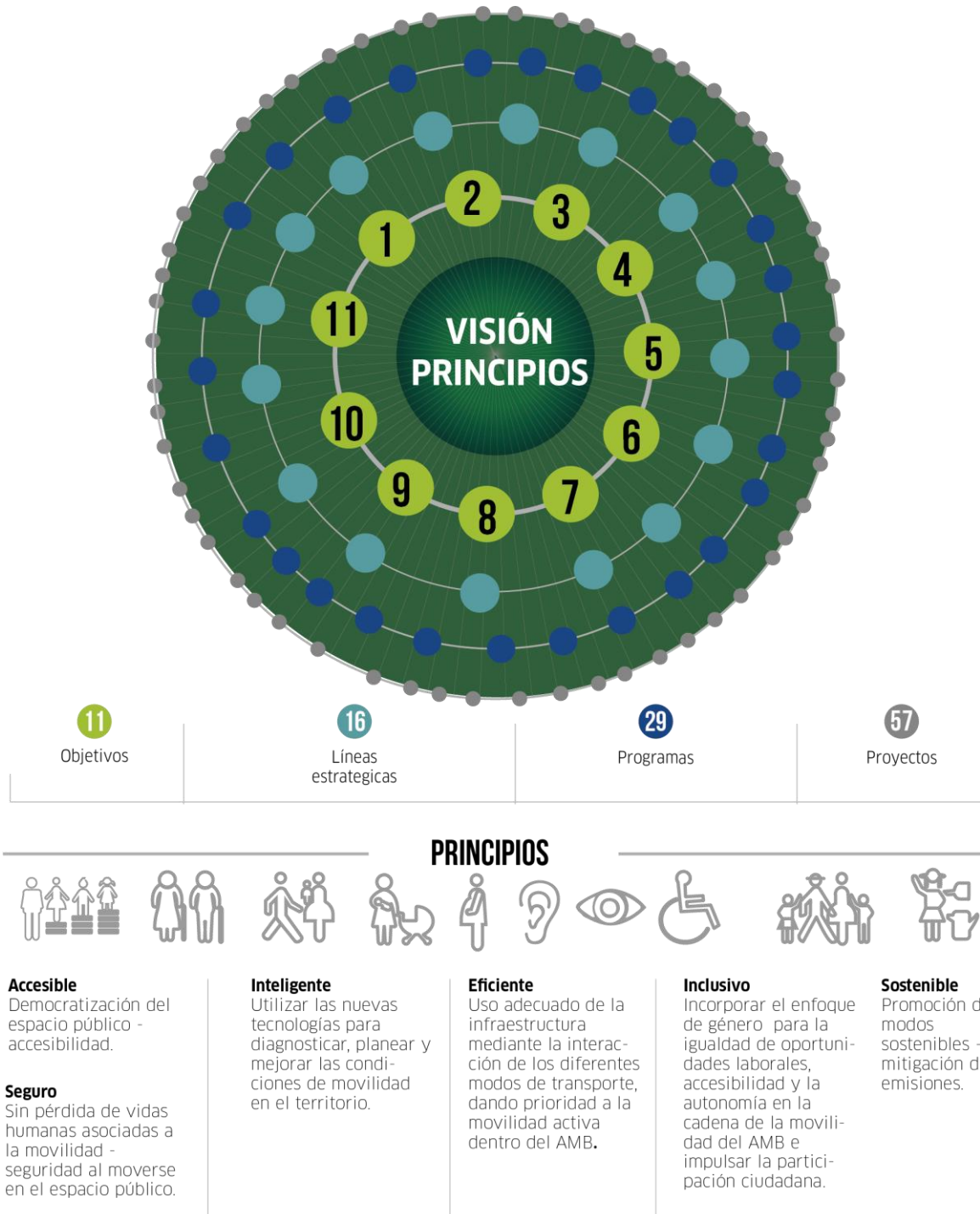
En las figuras siguientes (ver Figura 13 y Figura 14) se observa la estructura general del PMM de la ciudad de Floridablanca, donde los elementos visión, objetivos y principios fueron contruidos en la etapa III de la consultoría. Las estrategias programas y proyectos fueron desarrollados a partir del cruce de la DOFA en iteraciones del equipo consultor y responden y posibilitan el logro de los objetivos dentro del contexto del municipio.

**FIGURA 13. ESTRUCTURA GENERAL**



Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

**FIGURA 14. OBJETIVOS, LÍNEAS ESTRATÉGICAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS PARA FLORIDABLANCA**



*Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult*

## 2.7. Formulación línea estratégicas y proyectos del PMMF

Para tener un mapa general del plan, la UT diseñó una herramienta en Excel, en la cual se puede navegar y filtrar los proyectos por objetivos, estrategias, o clasificación (estratégicos, asociados a POT, plan vial y específicos). Este instrumento se puede consultar en el anexo 01.

Como se comentaba anteriormente, se han identificado para cada objetivo unos programas y proyectos para su desarrollo, los cuales se presentan en la Tabla 1, Tabla 2, Tabla 3, Tabla 4, Tabla 5, Tabla 6, Tabla 7, Tabla 8, Tabla 9, Tabla 10 y Tabla 11.

Cada proyecto cuenta con un ID respectivo, el cual facilitará al lector relacionar cada uno de ellos con su ficha correspondiente, las cuales se encuentran en el Anexo 02. Fichas de proyectos

**TABLA 1. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: “ARTICULAR LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN LOCALES CON LOS METROPOLITANOS”**

1	Objetivo:	<i>Articular los instrumentos de planificación locales con los metropolitanos</i>	
Estrategias	Programas	Proyectos	ID
Propender por el cumplimiento de los contenidos normativos expedidos por las entidades responsables con la movilidad en el Municipio de Floridablanca	Implementación de acciones que conlleven a la atención de los preceptos normativos en materia de transporte y tránsito en el municipio de Floridablanca	Formular e implementar el modelo de control y regulación del transporte y tránsito	P1-A
		Implementar efectivos métodos de detección, control y sanción en el control de emisiones	P1-B
		Gestionar acciones que aporten a la eficiencia y eficacia de los instrumentos de planificación y la regulación en movilidad en el municipio de Floridablanca	P1-C
Alinear las políticas e instrumentos de planeación con principios de equidad y protección de la vida.	Generar sinergias para la armonización de las políticas, programas y acciones en torno al enfoque de género y la seguridad vial en la movilidad	Fortalecimiento del Comité Metropolitano de Movilidad sustentable para una movilidad sostenible, segura e incluyente	P2-A

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

**TABLA 2. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: “GARANTIZAR EL DESPLAZAMIENTO AUTÓNOMO Y ACCESIBLE DE LOS DIFERENTES GRUPOS POBLACIONALES EN LA RED DE MOVILIDAD DEL AMB”**

2	Objetivo:	<i>Garantizar el desplazamiento autónomo y accesible de los diferentes grupos poblacionales en la red de movilidad del AMB</i>	
Estrategias	Programas	Proyectos	ID
Mejorar la seguridad en torno a la movilidad en el AMB	Adecuar mecanismos y espacios públicos para la movilidad que garanticen la prevención de la violencia sexual y el acoso.	Protocolos de abordaje para la atención y prevención de situaciones de violencia en la cadena de la movilidad	P3-A
		Mecanismos físicos y virtuales para denuncia de casos de acoso entorno a la movilidad	P3-B
Promover la accesibilidad e inclusión para la movilidad	Accesibilidad al medio físico	Elementos de accesibilidad universal en las obras de construcción y recuperación de andenes de los corredores principales de la red peatonal.	P4-A
		Implementación de módulos peatonales y dispositivos sonoros en intersecciones semafóricas	P4-B
		Implementación de elementos de soporte para la movilidad vertical	P4-C
	Accesibilidad a la información	Señalética clara, visible, incluyente e integrada	P5-A
Generar infraestructura segura, accesible e incluyente para la movilidad	Proveer Entornos Seguros	Implementar iluminación pública orientada a la seguridad de peatones y ciclistas	P7-A
		Zonas 30 o de tránsito calmado	P7-B
		Zonas escolares seguras	P7-C
		Transformación de pasos elevados en pasos seguros a nivel	P7-E

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult



**TABLA 3. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: “INTEGRAR EL SISTEMA DE MOVILIDAD CON LA ESTRUCTURA ECOLÓGICA Y EL ENTORNO URBANO Y SUS SERVICIOS.”**

3	Objetivo:	<i>Integrar el sistema de movilidad con la estructura ecológica y el entorno urbano y sus servicios.</i>	
Estrategias	Programas	Proyectos	ID
Reforzar y ampliar la conectividad ecológica y cobertura vegetal a través de la infraestructura de movilidad del AMB	Potenciar la red ambiental con la malla vial	Arborización de calles	P8-A
	Vegetalización de la infraestructura de transporte público	Infraestructura de transporte como elemento para reverdecer el espacio público	P9-A

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

**TABLA 4. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: “LOGRAR LA COMPETITIVIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO FRENTE A OTROS MODOS DE TRANSPORTE”**

4	Objetivo:	<i>Lograr la competitividad del transporte público frente a otros modos de transporte</i>	
Estrategias	Programas	Proyectos	ID
Mejorar el nivel de servicio del transporte público de pasajeros	Mejorar la infraestructura del transporte público	Diseño e implementación de corredores estratégicos para el Transporte Público	P11-A
		Construir, mantener y/o adecuar la red de paraderos del Transporte Público para que sean accesibles y seguros	P11-B
	Optimizar la operación del transporte público.	Mejorar el servicio de TP con una red de cables aéreos.	P12-D

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

**TABLA 5. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: “INTEGRAR MODAL Y MULTIDIMENSIONALMENTE LA MOVILIDAD EN EL AMB”**

5	Objetivo:	<i>Integrar modal y multidimensionalmente la movilidad en el AMB</i>	
Estrategias	Programas	Proyectos	ID
Facilitar el intercambio modal	Favorecer la integración física	Puntos de intercambio modal	P14-B
		Cicloestacionamientos articulados con la red de infraestructura de transporte público	P14-C
		Zonas amarillas en el municipio de Floridablanca	P14-D

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

**TABLA 6. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: “ADOPTAR EL ENFOQUE DE LA VISIÓN CERO PARA EVITAR LAS MUERTES, DISCAPACIDADES Y HERIDAS GRAVES CAUSADAS POR SINIESTROS DE TRÁNSITO EN EL AMB.”**

6	Objetivo:	<i>Adoptar el enfoque de la Visión Cero para evitar las muertes, discapacidades y heridas graves causadas por siniestros de tránsito en el AMB.</i>	
Estrategias	Programas	Proyectos	ID
La Visión Cero como Política Pública Metropolitana	Capacidad Técnica para la Seguridad Vial	Unidad de Seguridad Vial de Floridablanca	P16-A
		Alianzas estratégicas para el conocimiento, la innovación y las buenas prácticas	P16-B
	Programa de la gestión la seguridad vial	Plan de Seguridad Vial	P17-B
		Programa de gestión de la velocidad	P17-C
		Lineamientos para la Seguridad vial	P17-D
	Activación por una movilidad segura	Intervención de lugares críticos	P18-A

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

**TABLA 7. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: “ARTICULAR LA INSTITUCIONALIDAD PARA LA GESTIÓN DE LA CULTURA VIAL Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE, SEGURA E INCLUYENTE.”**

7	Objetivo:	<i>Articular la institucionalidad para la gestión de la cultura vial y la movilidad sostenible, segura e incluyente.</i>	
Estrategias	Programas	Proyectos	ID
Fortalecer institucionalmente las entidades/dependencias que ejercen las funciones de planeación, regulación, implementación y control de la movilidad en el AMB	Fortalecimiento del ejercicio de la autoridad del transporte en la gobernabilidad del sistema de movilidad.	Armonizar el estado de las competencias entre entidades para mejorar el desempeño de la autoridad de transporte	P19-A
	Fortalecimiento de las capacidades institucionales para el ejercicio de la autoridad de tránsito	Modificación de estructuras organizacionales	P20-A
Garantizar la coordinación y gestión interinstitucional que responda a una	Implementar mecanismos de coordinación y articulación institucional	Armonizar los instrumentos de planificación a nivel municipal con los fines del desarrollo del territorio metropolitano	P21-A

movilidad competitiva, segura, incluyente y sostenible financiera y ambientalmente.	entre entidades responsables de la movilidad	Implementar mecanismos de financiamiento para la sostenibilidad del sistema de movilidad	P21-B
		Promover con el sector privado la implementación de proyectos de movilidad	P21-C
	Programa de comunicación, participación y capacitación por una movilidad sostenible, segura e incluyente	Cultura vial para la promoción de la movilidad sostenible, segura e incluyente.	P23-A
		Participación y gestión social para la movilidad sostenible, segura e incluyente	P23-B

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

**TABLA 8. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: “MEJORAR LA COMPETITIVIDAD REGIONAL DEL AMB (CARGA Y MIXTO)”**

8	Objetivo:	<i>Mejorar la competitividad regional del AMB (Carga y Mixto)</i>	
Estrategias	Programas	Proyectos	ID
Gestionar logística de carga dentro y fuera del AMB	Garantizar condiciones operativas de corredores de carga	Red Vial de Carga para el municipio de Floridablanca	P24-A
		Optimizar la operación de centros logísticos y su infraestructura especializada en el municipio de Floridablanca	P24-B
		Optimizar distribución de carga local y la Microdistribución en zonas de tránsito restringido en el municipio de Floridablanca	P24-C
	Mejorar las condiciones funcionales de la actividad de carga	Fomentar articulación de actores de la logística de carga para el municipio de Floridablanca	P25-A
Mejorar el sistema vial entre los municipios del AMB	Plan vial Metropolitano	Red vial de interacción regional y nacional	P27-A
		Anillos perimetrales / Circunvalar urbana	P27-B
		Red de conexión metropolitana	P27-C
		Red arterial con carácter metropolitano	P27-D
		Intersecciones viales	P27-E

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

**TABLA 9. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: “IMPLEMENTAR LA MOVILIDAD INTELIGENTE”**

9	Objetivo:	<i>Implementar la movilidad inteligente</i>	
Estrategias	Programas	Proyectos	ID
Implementar soluciones innovadoras de movilidad inteligente y sostenible.	Sistema de Gestión y Control de la movilidad	Sistema de monitoreo, gestión y control del tránsito	P28-B
	Promover sistema de transporte público inteligente	Sistema de gestión y control de flota	P29-B
	Implementar sistema captura de datos en el transporte público de pasajeros	Sistema dispositivo captura de información en sistema público de bicicletas	P30-A

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

**TABLA 10. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: “AUMENTAR EL USO DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES: CAMINATA Y MOVILIDAD ACTIVA”**

10	Objetivo:	<i>Aumentar el uso de los modos de transporte sostenibles: caminata y movilidad activa</i>	
Estrategias	Programas	Proyectos	ID
Incrementar la prioridad para modos no motorizados en el AMB	Captación de demanda para modos sostenibles	Expandir el área de cobertura del Sistema de Bicicletas Públicas	P31-A
		Complementar el sistema público de Bicicletas con otros modos alternativos.	P31-B
	Revitalizar y potencializar la red vial peatonal	Diseño e implementación de la Red caminable principal	P32-A
	Configurar y construir una red ciclista segura, conectada y funcional	Diseño e implementación de la red de ciclorredes metropolitanos	P33-A
		Diseño de cicloparqueaderos en el espacio público	P33-B
		Gestión de cicloparqueaderos en estacionamientos privados	P33-C
		Diseño e implementación de cicloinfraestructura complementaria	P33-D

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

**TABLA 11. ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL OBJETIVO: “DESESTIMULAR EL USO DEL VEHÍCULO PARTICULAR”**

11	Objetivo:	<i>Desestimar el uso del vehículo particular</i>	
Estrategias	Programas	Proyectos	ID
Racionalizar la movilidad de los modos privados de transporte	Gestión de estacionamientos en el AMB	Plan maestro de estacionamientos	P34-A
		Parqueaderos disuasorios en el municipio de Floridablanca	P34-B
	Medidas de restricción	Vehículo compartido	P35-A

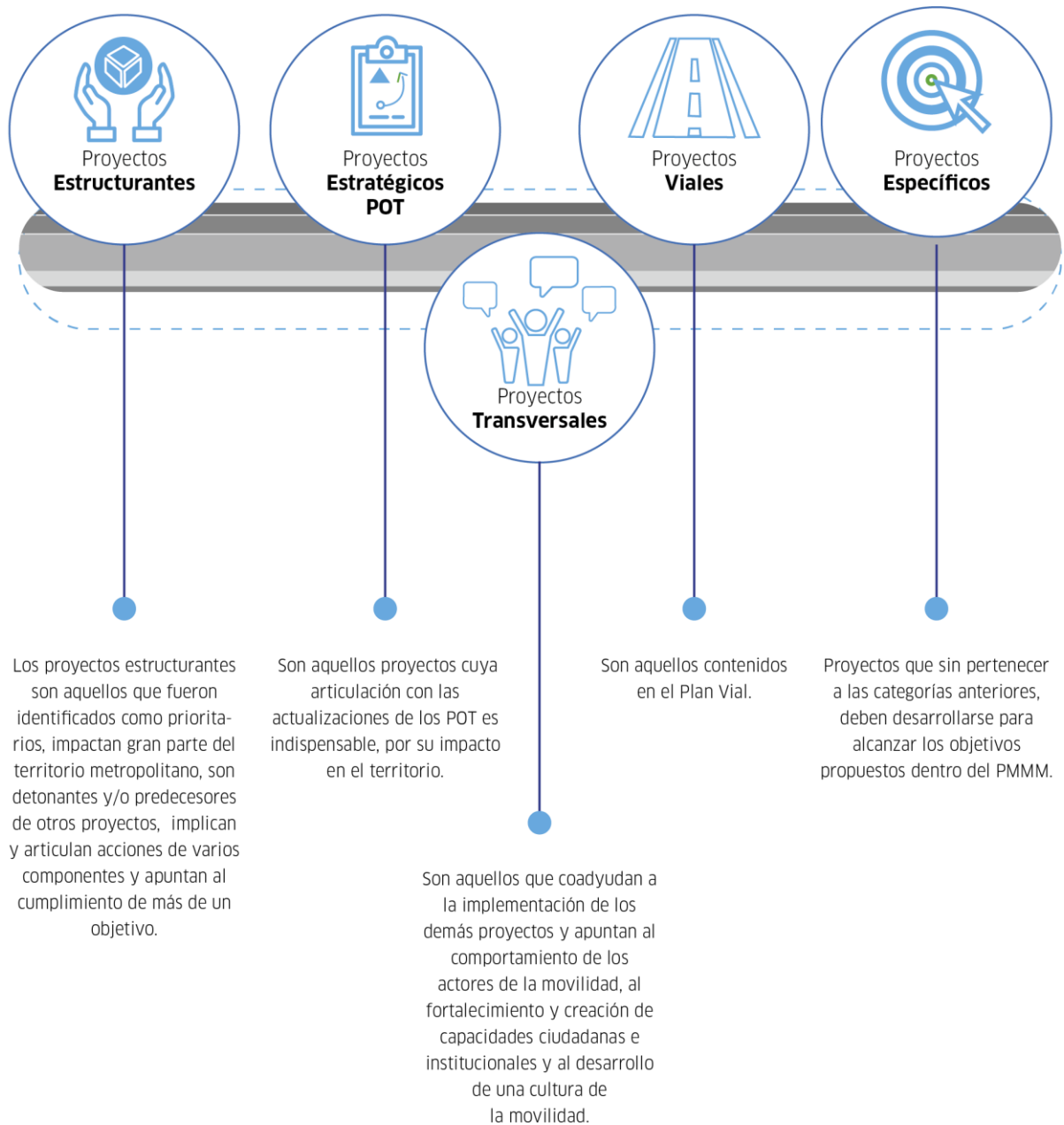
*Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult*

### 2.7.1. Clasificación de los proyectos.

Una vez definidos los proyectos fueron clasificados de acuerdo con su campo de interacción con el territorio, determinando cinco grupos que se describen en la Figura 15, en el capítulo siguiente se detallan los proyectos, siguiendo esta clasificación, cabe resaltar que esta estructura es de carácter metropolitano y se mantiene tanto en el presente plan como en los de los otros municipios y el metropolitano.



**FIGURA 15. CLASIFICACIÓN DE LOS PROYECTOS**



*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

### 3. Ejecución

#### 3.1. Proyectos Estructurantes

Los proyectos estructurantes son aquellos que fueron identificados como prioritarios a partir del análisis de diferentes variables calificadas mediante una matriz multicriterio. Es importante aclarar y recalcar que el ejercicio parte de **una formulación a nivel metropolitano, pero en este documento se enfoca en el municipio de Floridablanca** partiendo de las condiciones y necesidades identificadas durante la parte inicial de la consultoría.

Estos proyectos impactan gran parte del territorio metropolitano, son detonantes y/o predecesores de otros proyectos, implican y articulan acciones de varios componentes y apuntan al cumplimiento de más de un objetivo. Están asociados a los diferentes programas y se detallan a continuación.

**TABLA 12. NIVEL DE FORMULACIÓN PROYECTOS ESTRUCTURANTES**

ID	PROYECTOS PLANTEADOS	FORMULACIÓN
P7-E	P7E: Transformación de pasos elevados en pasos seguros a nivel	Municipal
P11-A	P11A: Diseño e implementación de corredores estratégicos para el Transporte Público	Municipal
P11-B	P11B: Construir, mantener y/o adecuar la red de paraderos del Transporte Público para que sean accesibles y seguros	Municipal
P14-B	P14B: Puntos de intercambio modal	Municipal
P16-A	P16A: Unidad de Seguridad Vial de Floridablanca	Municipal
P32-A	P32A: Diseño e implementación de la Red caminable principal	Municipal
P33-A	P33A: Diseño e implementación de la red de ciclocorredores metropolitanos	Municipal
P12-A	P12A: Reingeniería del sistema de transporte público de pasajeros	Metropolitano*
P12-C	P12C: Creación/adaptación de patio/talleres para la nueva flota	Metropolitano*
P14-A	P14A: Conformación de una red de Complejos de Integración Modal - CIM	Metropolitano*
P17-A	P17A: La seguridad vial y la visión cero como un hecho	Metropolitano

*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

*Nota\*: Estos proyectos se pueden encontrar a detalle en el documento a nivel metropolitano*

### 3.1.1. Programa P7. “Proveer Entornos Seguros”

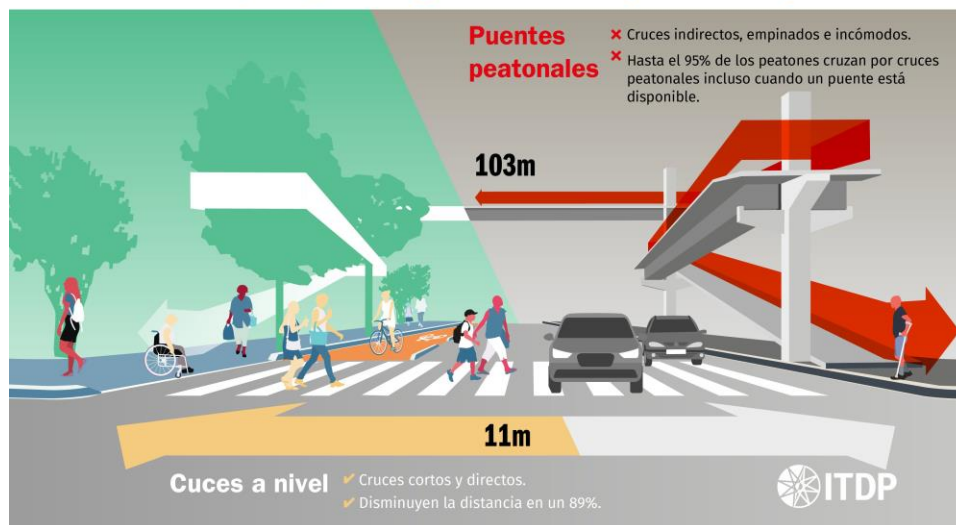
#### 3.1.1.1. Proyecto P7-E: Transformación de pasos elevados en pasos seguros a nivel

Los puentes o pasos peatonales a desnivel son estructuras incoherentes con la política de priorización al peatón, ya que no optimizan el recorrido peatonal sino por el contrario, lo dificulta. Estos pasos a desnivel son infraestructura diseñada para el automóvil, ya que eliminan los obstáculos que representan las personas que necesitan cruzar la calle, y, por tanto, prioriza el traslado de los vehículos al evitar que deban detenerse.

Al respecto, la presente actualización del Plan Maestro Metropolitano de Movilidad plantea el cambio de paradigma, volcando la prioridad hacia los modos no motorizados.

**FIGURA 16. DIFERENCIA ENTRE CRUCES PEATONALES Y PUENTES ANTI PEATONALES**

**Los cruces peatonales a nivel hacen las calles accesibles, seguras y cómodas para las personas**



*Fuente: imagen recuperada de [twitter.com/ITDPmx](https://twitter.com/ITDPmx)*

Es en este sentido donde la transformación de pasos elevados a pasos a nivel seguros toma relevancia. Esta acción reduce el recorrido de un extremo al otro de la vía para un peatón en alrededor del 89%. Por otro lado, el desgaste físico de una persona en condición de discapacidad se reduce considerablemente gracias a que no debe sobrepasar 6 tramos de rampas al 12% de inclinación, que representan un esfuerzo no necesario si se tuviese un cruce seguro a nivel.

Al respecto, Floridablanca cuenta con un gran número de puentes peatonales en los entornos urbanos y rurales. De estos, la mayoría se encuentran localizados a lo largo de la red vial principal. Sin embargo, a pesar de su presencia, dichas estructuras son obsoletas ya que una gran cantidad de usuarios prefieren arriesgar su integridad para cruzar la vía exactamente debajo del mismo.

**FIGURA 17. PEATONES EVITANDO PUENTE PEATONAL**

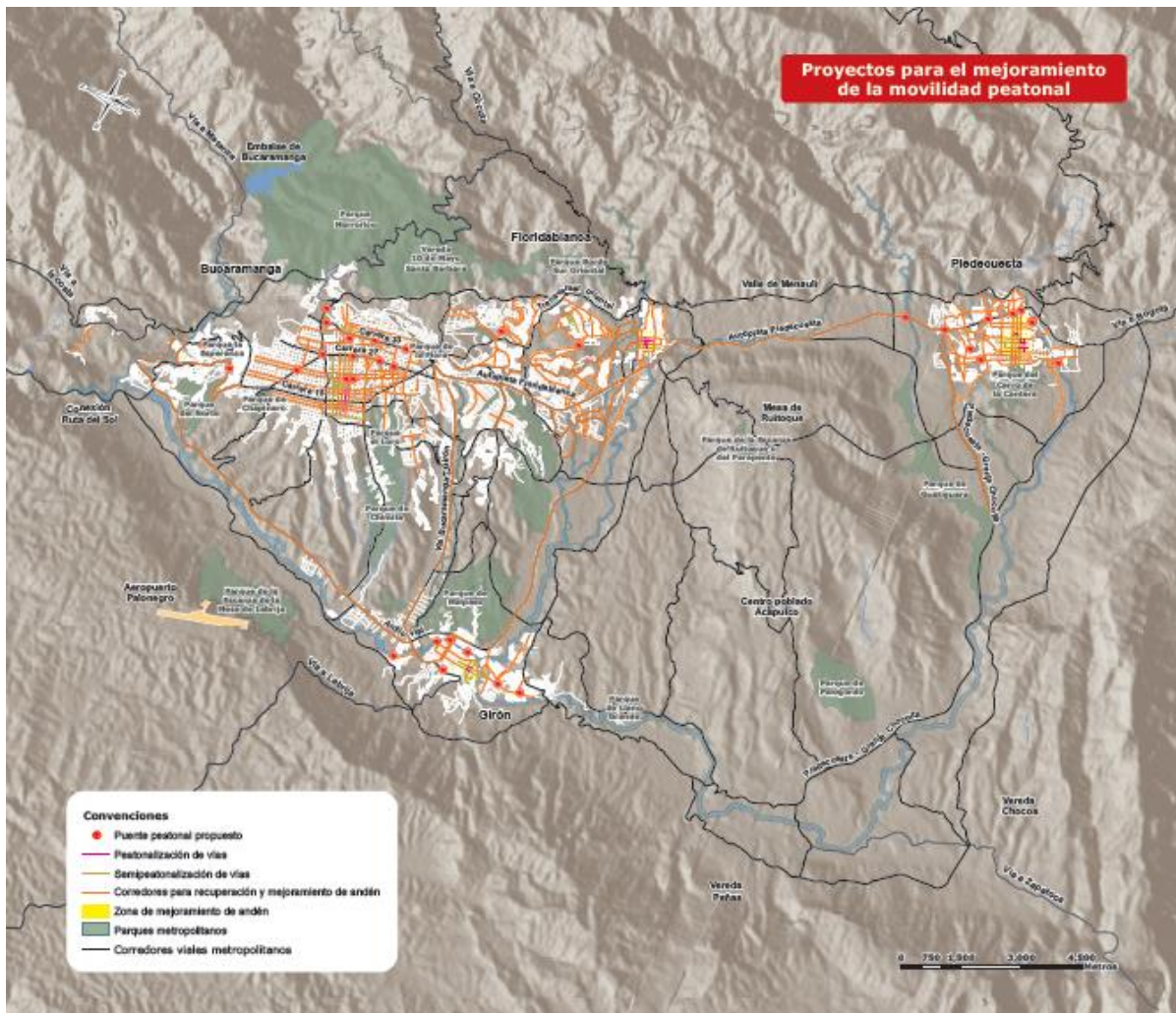


*Fuente: Imagen recuperada de vanguardia.com*

En el marco de este proyecto, la actual infraestructura peatonal a desnivel será reemplazada por pasos seguros a nivel, y los nuevos desarrollos restringirán soluciones a desnivel para actores no motorizados. Así las cosas, Floridablanca actualizará su infraestructura de movilidad para dar prioridad a los modos no motorizados (peatón y ciclista principalmente), de acuerdo con los principios de jerarquía de la pirámide invertida de movilidad. Cabe anotar que el actual PMM prioriza 2 puentes peatonales en el contexto de Floridablanca. Estos puentes deben ser reevaluados con el fin de justificar su pertinencia o transformación a un paso seguro a nivel.



**FIGURA 18. PUENTES PEATONALES PROPUESTOS PMMM**



Fuente: (AMB, 2011)

Para estos puentes, se ejecutarán acciones que propendan por evitar sobre recorridos peatonales, priorizando los pasos seguros a nivel sobre los pasos a desnivel (puentes peatonales, túneles peatonales, etc.). Se implementarán pasos señalizados, controlados por dispositivos semafóricos y se adecuarán las superficies peatonales y vehiculares de desplazamiento peatonal para garantizar la continuidad de la superficie durante todo el recorrido, hasta alcanzar áreas peatonales protegidas y seguras. Estas medidas garantizarán rampas en las aceras, cruces accesibles en los separadores, cebras y señalización de piso en relieve, entre otros.

Respecto a los puentes peatonales existentes en Floridablanca, a continuación, se presentan aquellos que por las características del corredor donde se encuentran, puede ser evaluada su transformación a paso a nivel:



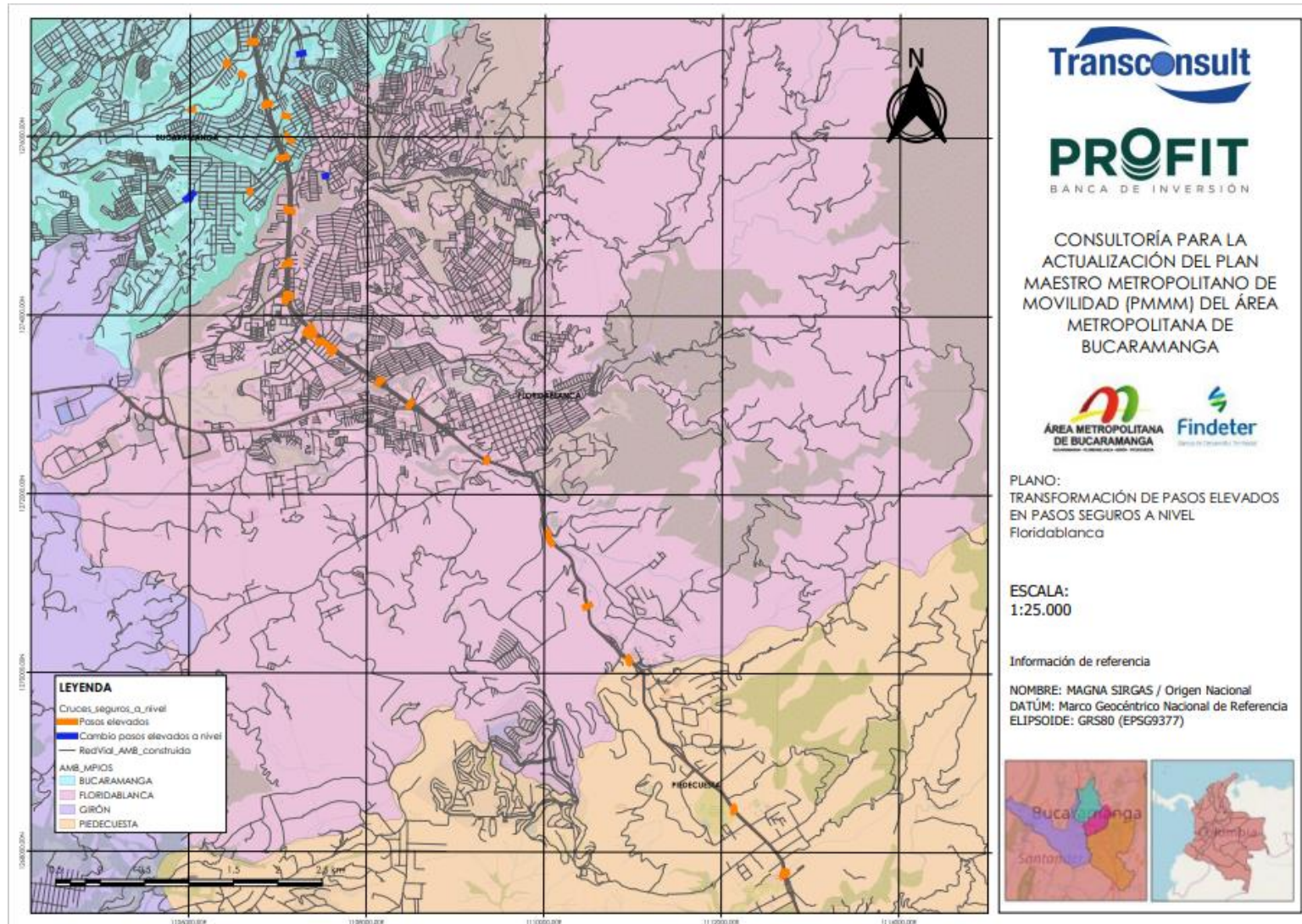
**TABLA 13. PUENTES PEATONALES A TRANSFORMAR EN PASOS SEGUROS A NIVEL**

ID	LOCALIZACIÓN PUENTE PEATONAL	MUNICIPIO
1	Carrera 32 x Calle 114a	Floridablanca

*Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult*

Consecuente a esto, se presenta en la Figura 19 (se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P7E\_FLO), se presenta la transformación de pasos elevados en pasos seguros a nivel en Floridablanca

**FIGURA 19. TRANSFORMACIÓN DE PASOS ELEVADOS EN PASOS SEGUROS A NIVEL**



Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

## Objetivos

- Diagnosticar la infraestructura de pasos a desnivel en Floridablanca, evidenciando los puntos donde puede ser reemplazada dicha infraestructura por pasos peatonales a nivel seguros.
- Adoptar una guía de desarrollo con los principios que regirán las nuevas intersecciones y pasos a nivel, garantizando la prelación peatonal.
- Planear, priorizar, diseñar y ejecutar la transformación de pasos elevados a pasos seguros a nivel.

## Acciones

- Valorar el estado estructural actual de los puentes peatonales existentes, para priorizar el desmonte de aquellos que presentan riesgo para la integridad de los usuarios debido a su mal estado, y transformar el paso peatonal en un cruce seguro a nivel.
- Priorizar la transformación de los pasos a desnivel con altos flujos de usuarios por cruces peatonales seguros a nivel, garantizando el mayor impacto del programa.
- Realizar el desmonte paulatino de las estructuras peatonales a desnivel para aquellos puentes que no fueron priorizados con las dos primeras acciones.
- Actualizar los diseños de los puentes peatonales en desarrollo, para transformarlos en pasos peatonales seguros a nivel.
- Adoptar los lineamientos de ejecución de pasos peatonales seguros a nivel para todos los nuevos desarrollos urbanísticos de Floridablanca.

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirección de Planeación e Infraestructura del AMB
- Ejecutor: Secretaría de infraestructura de Floridablanca.
- Participantes: Subdirección Transporte del AMB

## Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio para inversión en obras de infraestructura de transporte no motorizado.
- Recursos del Sistema General de Participaciones – Libre Inversión como recurso de libre destinación que ha sido ejecutado en infraestructura del municipio.
- Recursos por utilidades y rendimientos del municipio, los cuales han sido ejecutados en infraestructura vial.

## Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto

**TABLA 14. META PARA EL PROYECTO DE TRANSFORMACIÓN DE PASOS ELEVADOS EN PASOS SEGUROS A**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
		2022		2027		2032	
Número de puentes peatonales transformados por pasos peatonales seguros a nivel	0	Transformar 1 puentes peatonales por pasos peatonales seguros a nivel para el año 2027 en el municipio de Floridablanca		Transformar 1 puentes peatonales por pasos peatonales seguros a nivel para el año 2032 en el municipio de Floridablanca		Transformar 1 puentes peatonales por pasos peatonales seguros a nivel para el año 2037 en el municipio de Floridablanca	

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.1.2. Programa P11. “Mejorar la infraestructura del transporte público”

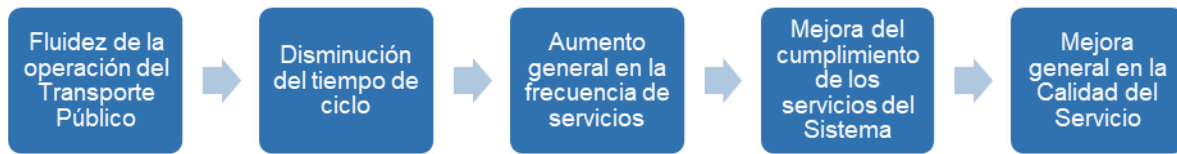
#### 3.1.2.1. Proyecto P11-A: Diseño e implementación de corredores estratégicos para el Transporte Público

La operación del transporte público mezclado con el tráfico mixto genera que los tiempos de recorrido de los buses estén estrechamente ligados con la velocidad del flujo de la vía, de manera que su operación se ve afectada por la congestión generada por los vehículos particulares.

Se identificó la oportunidad para mejorar la velocidad de operación del sistema de transporte público a través de la formulación de corredores potenciales para la implementación de franjas funcionales que prioricen la circulación de los buses. Estos espacios buscan reducir las interacciones con otros actores viales, así como mantener un tránsito fluido con tiempos de viaje eficientes, con velocidades y condiciones de operación seguras.

Como fin máximo en el que confluyen todos los esfuerzos, las mejoras en la fluidez del sistema se traducen en calidad del servicio para el usuario del sistema.

**FIGURA 20. EFECTOS DEL MEJORAMIENTO DE LA FLUIDEZ DEL TRANSPORTE PÚBLICO**



*Fuente: Elaboración propia a partir de (SDM, 2021)*

La “*Guía de Planificación de Sistemas BRT*” del ITDP señala que lograr que el sistema de transporte público opere en condiciones de tráfico fluido a velocidades controladas adaptadas al contexto urbano, trae ventajas tanto en la operación porque se reduce el tiempo de ciclo de las rutas, como en la seguridad vial porque se evitan picos de velocidad para recuperar tiempos perdidos por congestión (ITDP, 2010).

Como variable de diseño, la definición del ancho de los carriles preferenciales debe utilizar las dimensiones de la carrocería del bus crítico como el vehículo de diseño (ancho del vehículo más elementos sobresalientes)<sup>2</sup> y debe incluir una franja de seguridad de maniobra a cada costado.

También se tiene en cuenta que la operación de ascenso descenso de pasajeros se debe efectuar según el caso por puerta derecha o izquierda, lo cual implicará que los carriles (exclusivos o preferenciales) estarán en el costado de la puerta con referencia al sentido de circulación.

Cualquier acción de priorización de las descritas en este documento debe incluir como mínimo las siguientes definiciones desde las necesidades operacionales del sistema de transporte público:

- Horario de operación de la franja que prioriza el transporte público.
- Actores que podrán utilizar este carril y en qué casos.
- Protocolos operacionales que deben cumplir cada uno de los actores viales que usen la franja priorizada: Prioridades en paso, maniobras, restricciones y sanciones para su uso.

Dicha priorización puede darse en las siguientes tres condiciones:

#### **a) Carriles preferenciales:**

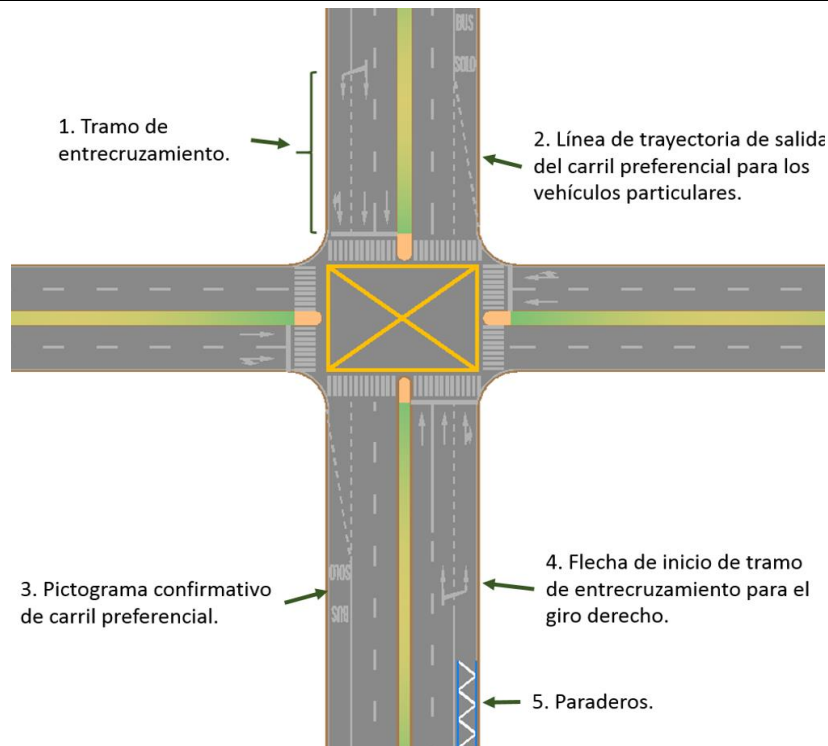
Estos carriles pueden ser usados por vehículos particulares bajo condiciones especiales, por ejemplo, en los giros para abandonar los corredores o en los accesos a predios sobre los mismos. Es decir, únicamente los vehículos de transporte público podrán circular y detenerse en dicho carril.

A nivel de implementación, estos carriles requieren principalmente señalización vertical y horizontal que informe a todos los actores de la prioridad del transporte público en esta franja, los tramos para entrecruzamientos para giros derechos o accesos a predios.

<sup>2</sup> Las especificaciones de los buses del transporte público urbano se rigen por las Normas Técnicas Colombianas (NTC 4901-1, 4901-2 y 4901-3) o las que estas modifiquen, las cuales delimitan el ancho máximo exterior del vehículo según su tipología. Dicho ancho excluye los elementos sobresalientes de la carrocería, por lo cual al momento de dimensionar el ancho del carril preferencial se deben contemplar también sus dimensiones.



**FIGURA 21. ESQUEMA ILUSTRATIVO DE DEMARCACIÓN DE CARRIL PREFERENCIAL DERECHO**



Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

En paralelo se requieren llevar campañas de información a todos los actores involucrados en el corredor. Debido a que esta tipología de prioridad no cuenta con segregación física, es relevante poder contar con campañas de monitoreo y dispositivos que ayuden a controlar el uso de este carril por parte de los vehículos privados.

Los corredores con potencialidad de implementar carril preferencial mencionados en esta propuesta cumplen con el parámetro operacional derivado del Transit Capacity and Quality of Service Manual 2013 del Transportation Research Board, que a su vez ha sido validado y usado por la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá en diferentes estudios de tránsito de carriles preferenciales: “se recomiendan valores mínimos de 50 buses/hora/sentido y máximos de 200 buses/hora/sentido para implementar carriles preferenciales”, valores cercanos o superiores a los 200 buses/hora/sentido requieren intervenciones que brinden mayor capacidad y exclusividad en la circulación.

$$50 \text{ buses/hora/sentido} < \text{oferta} < 200 \text{ buses/hora/sentido}$$

#### b) Carriles exclusivos:

Estos carriles tienen elementos físicos de segregación para evitar el acceso de otros actores motorizados en la circulación de los buses. Estos carriles son los que permiten tener mayor prioridad en el flujo comparado con los carriles preferenciales.

Un aspecto importante es que se requiere en tramos cortos definidos desde la operación del transporte públicos la instalación de elementos más bajos que puedan sobrepasar los buses en casos de contingencia en el carril exclusivo.

La localización de este tipo de carriles por lo general se presenta en la parte central de la calzada ya que evita conflictos con los giros derechos y accesos a predios de otros actores motorizados. Sin embargo, es posible en carriles al costado derecho de la calzada requiriendo la gestión respecto a la accesibilidad a predios y distribución de flujos de tránsito.

**FIGURA 22. EJEMPLOS DE CARRILES EXCLUSIVOS**



Medellín



Ciudad de México

*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult con base en imágenes en web*

### c) Calzadas o corredores exclusivos:

Al igual que el anterior grupo, esta franja brindan una exclusividad en la circulación del sistema de transporte público. El tener una calzada o corredor exclusivo permite, según número de carriles, el adelantamiento entre buses según las necesidades operacionales, lo que incrementa su capacidad de transporte.

En este caso principalmente se requiere realizar una gestión adecuada con los predios sobre dicho corredor. Actividades como carga y descarga, estacionamiento, acceso a predios deben coordinarse o prohibirse según el caso y plan de implantación.

**FIGURA 23. EJEMPLOS DE CALZADAS O CORREDORES EXCLUSIVOS**



Europa



Pereira

*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult con base en imágenes en web*

Junto con los carriles exclusivos, las calzadas / corredores exclusivos para el transporte público se deben considerar si:

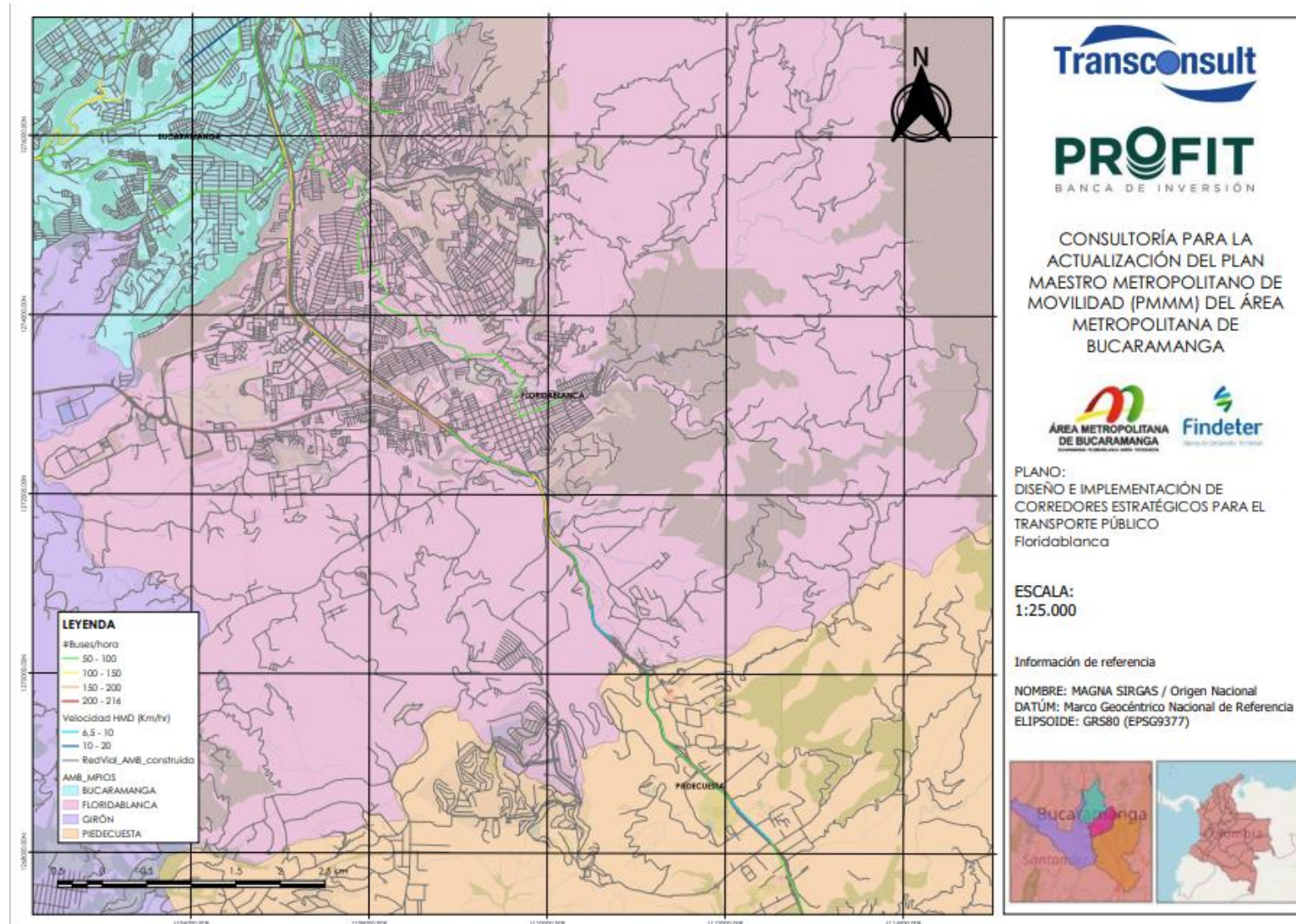
- El corredor cuenta con una oferta cercana o mayor a 200 bus/h/sentido o,

- El corredor es fundamental para completar o complementar la red de transporte público o,
- La priorización es relevante para mejorar la velocidad operacional o reducir la siniestralidad.

La verificación de parámetros operacionales en corredores estratégicos viables para implementación de franjas priorizadas para el transporte público se puede apreciar en la siguiente gráfica y tabla: (Ver Tabla 15 y Figura 24, adicionalmente esta última se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P11A\_FLO\_OCorredor)



**FIGURA 24. OFERTA DE CADA CORREDOR EN FLORIDABLANCA**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult con base en Diseño Operacional

**TABLA 15. CORREDORES QUE DEBEN BRINDAR PRIORIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO**

VÍA	INICIO	HASTA
Autopista Floridablanca	Vía Alto Mantilla	Calle 112
Carrera 15	Calle 9	Calle 5
Calle 5	Carrera 15	Carrera 11
Carrera 11	Calle 5	Avenida Bucarica
Avenida Bucarica	Carrera 36	Vía antigua Floridablanca
Vía antigua Floridablanca	Avenida Bucarica	Calle 117
Calle 117	Carrera 33	Carrera 32a
Carrera 32a	Calle 117	Carrera 32
carrera 32	calle 115	Carrera 32a
Carrera 32a	Carrera 32	Carrera 33
Carrera 33	Carrera 32a	Calle 98
Calle 107	Carrera 47	Avenida el tejar
Avenida el tejar	Calle 107	Calle 104

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult con base en Diseño Operacional y velocidades operacionales

## Objetivos

- Establecer una red de prioridad del transporte público articulado con la red troncal del sistema masivo.
- Mejorar la velocidad y condiciones operacionales en los corredores con baja velocidad y/o alta oferta de transporte público.
- Implementar la señalización vertical, horizontal, así como los dispositivos, acciones de comunicación y de control para la adecuada operación de las franjas de prioridad del transporte público.
- Articular la iluminación pública con enfoque a escala humana en los paraderos.

## Acciones

- Definir el tipo de priorización para el transporte público en cada corredor.
- Diseñar la señalización e infraestructura de soporte para cada corredor.
- Articular la implementación de este proyecto con la adecuación de paraderos accesible y seguros.
- Informar a todos los actores de los corredores las acciones que se implementarán.
- Realizar campañas de comunicación antes, durante y después de la implementación de la priorización del transporte público.
- Implementar elementos tecnológicos que contribuya a realizar el control del uso. A su vez, realizar campañas de control del correcto uso de la franja priorizada.



## Ejecutores del proyecto

- Líder: Dirección de Tránsito de Floridablanca
- Ejecutor Alcaldía de Floridablanca.
- Participantes: Metrolínea, AMB, socios estratégicos relacionados con paraderos.

## Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio por inversión en obras de infraestructura requeridas por la solución de transporte público definida.
- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca por conceptos de multas y derechos de tránsito para las actividades de demarcación y señalización en la priorización de corredores de transporte público.
- Recursos del Ente Gestor Metrolínea para inversión en el sistema de transporte.

## Metas e indicadores

Para este proyecto se han formulado las metas en la siguiente tabla. En cuanto a los responsables de este proyecto, se encuentra las secretarías de infraestructura y tránsito, el AMB y Metrolínea quienes en coordinación establecerán e implementarán la solución que más se adapte a las necesidades del sistema, en concordancia con el contexto urbano.

**TABLA 16. META PARA EL PROYECTO DE DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE CORREDORES ESTRATÉGICOS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Número de corredores priorizados con solución de transporte público implementada	0	Implementar 2 corredores priorizados con solución de transporte público implementado en el municipio de Floridablanca	2	Implementar 8 corredores priorizados con solución de transporte público implementado en el municipio de Floridablanca	8	Implementar 13 corredores priorizados con solución de transporte público implementado en el municipio de Floridablanca	13

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.1.2.2. Proyecto P11-B: Construir, mantener y/o adecuar la red de paraderos del Transporte Público para que sean accesibles y seguros

Los paraderos se constituyen en espacios de gran importancia para el sistema de transporte pues representan el primer contacto físico que tiene el usuario con el sistema, siendo el punto de acceso y salida del servicio ofrecido.

En este sentido, los paraderos deben facilitar la toma de decisión de los usuarios respecto a los servicios a utilizar y brindar condiciones adecuadas para la espera, así como espacios que se acoplen con las dinámicas del espacio público circundante.

A su vez, los paraderos ejercen influencia directa sobre la operación al afectar variables asociadas a la capacidad de línea y consumo de combustible, entre otros.

A nivel metropolitano se encuentran 1.113 paraderos, de los cuales 7% sólo cuentan con demarcación, 76% son representados por señalización vertical y horizontal y 17 % cuentan con mobiliario urbano, que adicional a la señalización cuentan con espacio para la espera y techo para la protección de los usuarios frente a la intemperie. Particularmente para Floridablanca se tienen 309 paraderos en total.

Una de las premisas de partida de la presente propuesta es hacer uso racional de los elementos implementados y el avance que ha hecho el municipio en materia de infraestructura del sistema de transporte.

A continuación, se presentan lineamientos categorizados en los principios de funcionalidad, accesibilidad y seguridad a los que estos elementos deben responder:

#### **Funcionalidad: ubicación y dimensionamiento**

La capacidad de una línea de transporte está afectada entre otras variables por el diseño de los paraderos y la facilidad que brinda a los usuarios la interfaz bus - infraestructura para acceder a los servicios. Es esta interfaz la que define el tiempo de detención de los buses en cada parada y la facilidad para realizar la maniobra por parte de los conductores.

En este sentido, a continuación, se presentan los lineamientos para la ubicación y la conveniencia de puntos de parada adicionales según la necesidad operacional del sistema.

##### *a) Ubicación de paraderos*

La inter-distancia entre paraderos responde a las necesidades de la demanda, entorno urbano y accesibilidad a puntos de interés público. A continuación, se presentan los rangos de espaciamento recomendados por la *Guía de Localización y Diseño de Paraderos del Transit Cooperative Research Program*, los cuales son definidos de acuerdo con el entorno urbano de implementación.

**TABLA 17. SEPARACIÓN ENTRE PARADEROS**

ENTORNO	RANGO DE ESPACIAMIENTO (M)
Zonas comerciales y de negocios	100 – 300
Áreas urbanas con alta/media densidad de población	150 – 400

ENTORNO	RANGO DE ESPACIAMIENTO (M)
Áreas urbanas con baja densidad de población, vías periurbanas	250 – 800

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult a partir de “TCRP 19 - Guidelines for the Location and Design of Bus Stops”

Atendiendo al principio de funcionalidad se recomienda tomar como punto de partida la localización existente de paraderos, que son lugares reconocidos por los usuarios y que en el caso de los que cuentan con mobiliario urbano, se encuentran parcial o totalmente adecuados como zona de espera.

La recomendación entonces se orienta a utilizar las ubicaciones existentes de los paraderos en buen estado, y a incorporar nuevos paraderos o reubicar los que no cuentan con condiciones seguras para la operación, identificando el entorno urbano a lo largo de los corredores y procurar así el distanciamiento de los paraderos en los rangos mencionados.

A su vez, la ubicación de los paraderos debe considerar los siguientes lineamientos al momento de su implementación o reubicación:

- Evitar en lo posible afectar la visibilidad de la señalización existente.
- No se deberán enfrentar paraderos en vías de una calzada, con dos carriles y doble sentido de circulación, incluso si están ubicados en bahías vehiculares.
- No instalar paraderos al interior de tramos de entrecruzamiento.
- Los paraderos ubicados antes o después de un puente vehicular, no deben obstaculizar las conectantes en las intersecciones.
- Garantizar la visibilidad del paradero tanto para los conductores como para los usuarios de este.
- Evitar ubicar paraderos frente a intersecciones en T, curvas horizontales o verticales cortas o dentro de glorietas.
- La ubicación de los paraderos debe ser lo más cercana a los puentes o pasos peatonales seguros, preferiblemente en la misma cuadra, con el fin de facilitar su utilización.
- Evitar en lo posible que los paraderos se ubiquen en lugares que interfieran con el acceso a estacionamientos públicos o privados. Si dado el caso particular, por las limitantes de espacio público y para no afectar la cobertura del servicio, fuese necesario, la señal no debe obstruir el acceso de los estacionamientos.
- Se deberá garantizar la conexión a puntos de energía eléctrica de los paraderos con techos o mobiliario urbano que lo requiera.
- Para garantizar la prioridad de modos de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta), en el caso que confluyan un tramo de la red de ciclorrutas y un paradero, se debe garantizar su interacción segura en el tramo vial. En cualquiera de los casos se debe garantizar la señalización pertinente para la convergencia de ambos subsistemas.

- Se debe procurar que la ubicación de nuevos paraderos y la readecuación de los existentes garantice la accesibilidad física a los paraderos.

Cada paradero del sistema debe ser objeto de una evaluación particular de las condiciones prevalecientes de infraestructura vial, espacio público, y de su entorno al momento de su implementación según detalles de paramentos, antejardines, espacio en andén, elementos urbanos existentes, accesos a predios, entre otros.

En los casos que por particularidades operacionales se requiera, se pueden plantear bahías de paraderos que mejoren la circulación del corredor y faciliten las maniobras ascenso – descenso de pasajeros.

#### *b) Capacidad operacional*

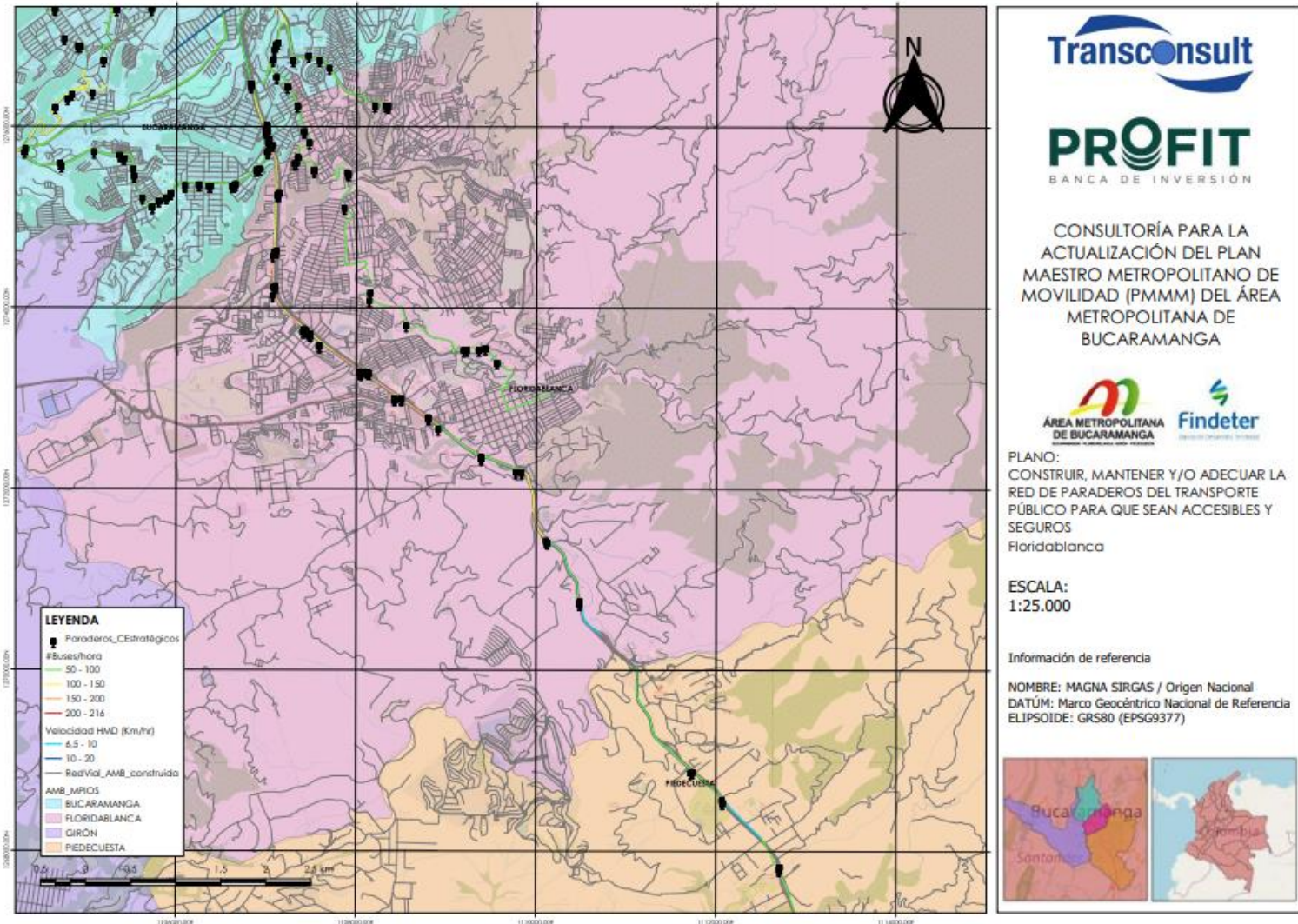
Es posible que por la cantidad de usuarios o rutas que confluyen a un paradero se requiere aumentar la capacidad del paradero con nuevos puntos de paradero, para lo cual es pertinente la reorganización de rutas en los diferentes puntos de parada según corredor o destino, tal que se redistribuya la frecuencia de buses soportada por cada paradero. Esto debe ir acompañado con adecuada información al usuario que le indique cuál punto de parada debe seleccionar según su destino o corredor de preferencia.

Lo anterior se debe especificar para cada paradero en la fase de diseño de detalle y adaptado en la fase de implementación donde se coordine con los recorridos reales al momento de comunicar al usuario.

En este sentido se identificaron 37 paraderos que requieren reevaluar su capacidad ofertada en los corredores que se presentan en la siguiente tabla y en la Figura 25 (adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P11B\_FLO\_PCorredores), donde más rutas confluyen. Este ejercicio se debe precisar con el proceso de reingeniería del sistema de transporte público.



**FIGURA 25. PARADEROS ADICIONALES FLORIDABLANCA**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

La cantidad mencionada previamente surge a partir del análisis de corredores con una oferta mayor a 50 buses/hora/sentido, frecuencia en la que se requiere un mayor número de plataformas o puntos de parada por paradero. En este sentido, un paradero puede tener varios puntos de parada, en los cuales se redistribuyen las rutas por destino o corredores y que permiten tanto a conductores como a usuarios reconocer dónde para su servicio.

**TABLA 18. PARADEROS ADICIONALES POR CAPACIDAD**

MUNICIPIO	CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO	NÚMERO DE PARADAS ADICIONALES
Floridablanca	Autopista Floridablanca	4
	Carrera 15	2
	Calle 5	2
	Carrera 11	2
	Avenida Bucarica	8
	Via antigua Floridablanca	2
	Calle 117	2
	Carrera 32a	2
	carrera 32	2
	Carrera 32a	3
	Carrera 33	4
	Calle 107	2
	Avenida el tejero	2
Total general		37

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### Accesibilidad física

El diseño de detalle e implementación de zonas duras donde los usuarios pueden acceder y esperar las rutas deberá considerar lo establecido en la norma técnica colombiana NTC 5351 “Accesibilidad de las personas al medio físico. Paraderos accesibles para transporte público, colectivo y masivo de pasajeros” en la que se establecen los requisitos generales de accesibilidad que deben cumplir los diferentes tipos de paraderos para transporte público, colectivo y masivo de pasajeros<sup>3</sup>.

A su vez, se deben considerar las siguientes recomendaciones para el diseño y construcción de cada zona dura accesible y la implementación de los elementos necesarios para procurar el acceso universal a la información. El resultado final corresponderá al análisis in situ de las características específicas del entorno del paradero:

- Minimizar obstáculos (postes, señales de tránsito, entre otros) que afecten el tránsito de los usuarios, abordaje y/o descenso de los buses.
- Se deben evitar cambios de nivel en los paraderos e infraestructura asociada. En los casos donde se requiera balancear desniveles para accesos a predios, se

<sup>3</sup>Se debe considerar la normatividad de accesibilidad al medio físico vigente a la fecha de implementación de cada paradero.

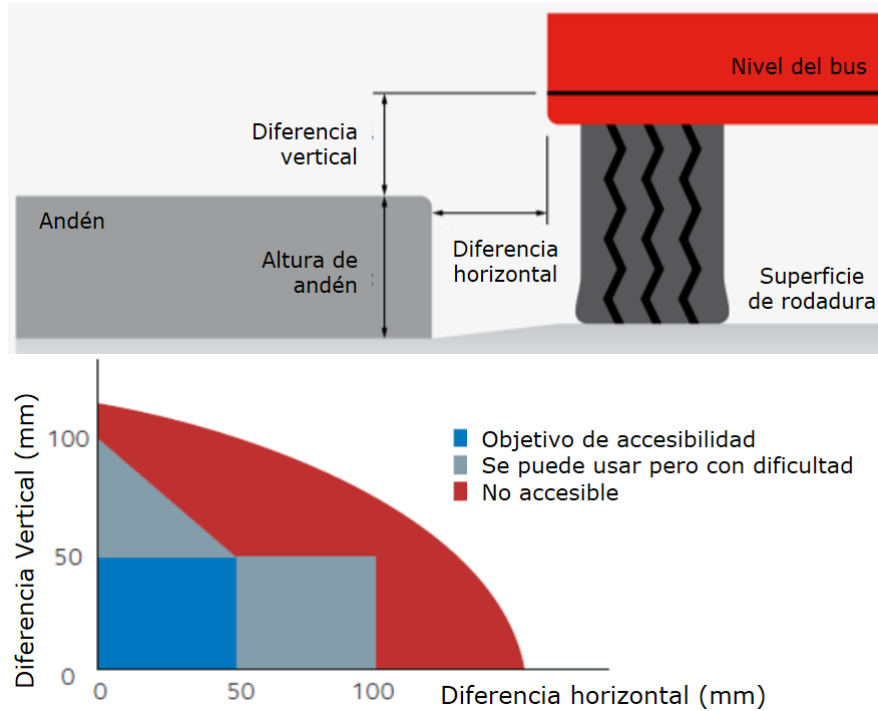


sugiere el uso de rampas con pendientes según la NTC 5351 o la norma que la modifique.

- A su vez, se debe garantizar la conectividad de la zona dura con el entorno, es decir que exista conexión a calles y aceras adyacentes desde la zona dura del paradero. En este sentido, se deberá contar con un sistema de rampas (rampa origen – rampa destino).
- En los casos en que la geometría vial lo permita, se recomienda la construcción de una superficie firme y estable.
- Paralelo al bordillo del sardinel se debe incorporar franjas podo táctiles que alerten a las personas con discapacidad visual sobre la presencia de borde de andén.
- En los extremos de la zona dura y perpendicular al bordillo del sardinel, se debe incorporar franjas podo táctiles que alerten a las personas con discapacidad visual tal que alerte a las personas con discapacidad visual de la presencia de la zona del paradero.
- La pendiente transversal máxima de estas zonas duras será del 2% y se debe utilizar superficies antideslizantes, con el fin de hacer más cómodo el recorrido y espera de las personas con movilidad reducida.
- Se debe procurar la accesibilidad universal de los paraderos utilizando los recursos físicos tradicionales y tecnológicos disponibles, que permitan su uso autónomo a personas con otras discapacidades, como sistemas auditivos y táctiles.

La separación entre el bus y el andén es clave para garantizar una accesibilidad correcta de los usuarios que suben y bajan de los vehículos. La maniobra de aproximación no es un fin en sí mismo, sino que culmina en la alineación del bus junto al andén donde realiza la apertura de puertas.

**FIGURA 26. RANGO DE DIFERENCIA VERTICAL Y HORIZONTAL ENTRE BUS Y PLATAFORMA**



*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult a partir de presentación de Profesor Nick Tyler, Civil Engineering University College London y de (TfL, 2018).*

El objetivo de una correcta aproximación es minimizar las separaciones horizontales y verticales entre el bordillo y la plataforma del bus, de forma que el embarque o desembarque se produzcan casi a nivel y dando un solo paso. Además, este hecho debe producirse en todas las puertas por igual, con lo que el bus, aparte de estar cerca del andén, debe estar alineado con él. Por este motivo se debe evitar las paradas en curva o en glorietas.

**FIGURA 27. PROBLEMAS CON LA APROXIMACIÓN DE LOS BUSES A LOS PARADEROS**



Colisión de bus con M10 al aproximarse al paradero. Transmilenio.



Separación entre vehículo y andén que dificulta o limita acceso.

*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult a partir de registro fotográfico de diferentes sistemas.*

Considerando las NTC 5610 y 5351, la disposición de losetas podotáctiles obedece a dos razones: la primera es de seguridad, ya que al implementar la franja de alerta en los paraderos se genera una distancia de seguridad entre el peatón y el borde de la vía, y la segunda razón es que ayuda a las personas con discapacidad visual a ubicarse fácilmente en los paraderos y encontrar los paneles o espacios con información del sistema y entorno urbano.

Durante la elaboración del diseño de detalle e implementación de losetas podotáctiles en la superficie de paraderos y espacio público circundante, se recomienda que se involucre a las entidades locales que trabajen con personas con discapacidad visual, para asegurar que el resultado corresponda con las convenciones establecidas en la norma y por tanto sean efectivas y comprensibles por los usuarios ciegos.

Se recomienda en lo posible reconfigurar la superficie de los andenes circundantes a los paraderos de tal forma que se brinde real accesibilidad física a los usuarios mediante la incorporación de losetas podotáctiles y rampas que se requieran.

La disposición de los paneles publicitarios (transversal o longitudinal al andén en caso de requerirse), se debe determinar en cada caso teniendo en cuenta que se debe garantizar un ancho efectivo de andén de mínimo 1.2 m, para que no obstaculice la circulación peatonal y accesibilidad de las personas con silla de ruedas.

Respecto a la red de paraderos actuales, se encuentra que ningún paradero cuenta con franjas podotáctiles ni ayudas adecuadas y con un diseño que alerte y guíe a los usuarios con discapacidad visual en el paradero.

A pesar de que todos los paraderos, tanto con señal básica como con módulo, requieren ser adecuados para brindar la información y accesibilidad necesaria mencionados, se plantea que la transición comience por los paraderos más deteriorados y con menos condiciones de accesibilidad física, para lo cual se requiere un estudio de caracterización específica de las zonas de los paraderos.

### ***Seguridad: protección personal y social.***

El desplazamiento de peatones en la ciudad está directamente relacionado con la percepción de seguridad generada en el espacio público por el que transitan. La sensación de seguridad es subjetiva y se relaciona con la experiencia de los usuarios al experimentar diferentes espacios de la ciudad.

En este sentido, el espacio público, los paraderos en este caso en particular, deben brindar condiciones que inviten a los usuarios a circular, habitar y permanecer, aumentando los “ojos vigilantes” en la calle y mejorando las condiciones de seguridad <sup>4</sup>.

El mobiliario asociado al paradero consiste en una cubierta que cuente con condiciones para la espera como una banca preferencial o descansos isquiáticos.

En Floridablanca se cuenta con este tipo de paraderos con cubierta. En donde la sección del andén lo permita y en donde actualmente se cuente con un mobiliario urbano instalado en el punto de parada, se recomienda el mejoramiento del espacio con zona dura continua y una estandarización de los elementos de infraestructura.

Respecto a los módulos o casetas instaladas actualmente en el municipio, es pertinente realizar la adecuación de la zona de espera para que brinde condiciones de accesibilidad para personas con movilidad reducida y discapacidad visual. Adicionalmente, cuando se realice esta adecuación e implementación, se deberá analizar puntualmente las condiciones de estabilidad del módulo, de uso y mantenimiento o vida útil remanente, tal que se presten condiciones mínimas de estabilidad y comodidad.

Por otro lado, el alumbrado en una ciudad tiene varios propósitos, en general la red pública de iluminación debe estar diseñada para guiar el tráfico de vehículos, así como para garantizar la seguridad de los peatones. Muchas veces, la iluminación de las calles está dada por luminarias altas que proporcionan poca luz a nivel peatonal. Esto trae como consecuencia zonas oscuras que permiten actividades de vandalismo en las noches. (Gehl Architects, 2014)

Aunque muchos lugares no son percibidos como inseguros durante el día, esta sensación puede cambiar drásticamente durante la noche. Uno de los factores más influyentes para crear espacio público seguro (en este caso paraderos) es la disponibilidad de iluminación enfocada a escala humana, es decir a los peatones y biciusuarios.

En este sentido, se recomienda que todos los módulos se adapten con iluminación focalizada a la zona de espera (por ejemplo, tipo LED).

### **Objetivos**

- Establecer los lineamientos mínimos para el desarrollo de los paraderos en la ciudad, con el fin de generar un estándar de accesibilidad y seguridad en esta infraestructura de transporte.
- Caracterizar y diseñar las mejoras en las zonas duras de los paraderos.

---

<sup>4</sup> Concepto estudiado por Jane Jacobs como “Eyes on the street”.

- Mejorar la zona de espera en los paraderos con superficies duras, continuas y accesibles.
- Articular la iluminación pública con enfoque a escala humana en los paraderos.

### Acciones

- Caracterizar y diseñar las mejoras en las zonas duras de los paraderos considerando la accesibilidad universal.
- Revisar y ajustar la interdistancia, localización y capacidad de los paraderos.
- Adecuar mobiliario urbano que facilite la espera de los usuarios (techo, silla, caneca de basura, información al usuario)
- Coordinar con los actores involucrados en el alumbrado público para la implementación / mejoramiento de iluminación a escala humana en los paraderos.

### Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirección de infraestructura del AMB
- Ejecutor: Secretaría de infraestructura de Floridablanca.
- Participantes: Subdirección de transporte del AMB, Secretaría de Tránsito de Floridablanca, socios estratégicos del sector privado relacionados con los paraderos. Metrolínea.

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio para la inversión en obras de infraestructura en los paraderos.
- Recursos del Sistema General de Participaciones – Libre Inversión, los cuales son recursos de libre destinación que han sido ejecutados en infraestructura.
- Recursos por el concepto de utilidades y rendimientos financieros los cuales han sido ejecutados en infraestructura.
- Recursos de la Dirección de Tránsito de Floridablanca por conceptos de multas y derechos de tránsito para las actividades de demarcación y señalización requeridas en los paraderos.

### Metas e indicadores

A continuación, se presentan las metas e indicadores asociados a este proyecto que parten del diagnóstico inicial:



**TABLA 19. META PARA EL PROYECTO DE CONSTRUIR, MANTENER Y/O ADECUAR LA RED DE PARADEROS DEL TRANSPORTE PÚBLICO PARA QUE SEAN ACCESIBLES Y SEGUROS**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Número de estudios elaborados de caracterización y diseño de zonas duras en paraderos de Transporte Público	0	Elaborar el estudio de caracterización y diseño de zonas duras en paraderos de Transporte Público en el municipio de Floridablanca	1		0		0
Porcentaje de zonas duras accesibles intervenidas en paraderos con mobiliario urbano adecuado	0	Intervenir el 30% de las zonas duras accesibles en paraderos con mobiliario urbano adecuado para el municipio de Floridablanca para el año 2027	30% de todos los paraderos con zona dura	Intervenir el 60% de las zonas duras accesibles en paraderos con mobiliario urbano adecuado para el municipio de Floridablanca para el año 2032	60% de todos los paraderos con zona dura	Intervenir el 100% de las zonas accesibles en paraderos con mobiliario urbano adecuado para el municipio de Floridablanca para el año 2037	100% de todos los paraderos con zona dura

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

Es importante resaltar que la ejecución de este proyecto debe estar coordinado e interrelacionado con los proyectos P5A y P6A los cuales están relacionados con la brindar información clara y accesible en la infraestructura de transporte, incluyendo los paraderos.

### 3.1.3. Programa P14. “Favorecer la integración física”

#### 3.1.3.1. Proyecto P14-B: Puntos de intercambio modal

Los puntos de integración modal dentro de la red son aquellos que adicional a la señalización y al mobiliario urbano incluyen una integración en el tejido urbano más detallado. Esto, permite vincularlo con diferentes equipamientos existentes en la ciudad e integrarse con las dinámicas que ocurren en el espacio público.

En este sentido, estos puntos de integración modal se pueden relacionar con servicios y entornos atractivos tanto para los usuarios del sistema como para los transeúntes, exigiendo considerar una alta demanda por el uso de espacio público de parte de diferentes actores de la vía. Estos espacios también requieren tener en cuenta particularidades de la operación que ameritan canalizaciones o bahías, de tal manera que se brinde mayor

espacio para las maniobras de aproximación, espera, regulación y salida de los puntos de parada.

A nivel operacional, son elementos esenciales que sirven como puntos ideales de transbordo e intercambio modal, puesto que ofrecen espacios generosos y cómodos para que el usuario realice este tipo de acción.

Por lo anterior, para su localización se consideran puntos de intercambio modal entre caminata, bicicleta, taxi, cable y buses, así como su importancia dentro de la red de transporte.

A continuación (ver Tabla 20), se presenta el listado de los Puntos de integración modal definidos. En cuanto a la acción relacionada, se define para los existentes una adecuación que complemente el espacio público desarrollado con elementos que brinden servicios como baños públicos, taquillas o áreas comerciales. Todos los servicios deben ser universalmente accesibles. La estación de Molinos se configura como estación de conexión con la posible línea del cable aéreo del municipio, el punto denominado Papi Quiero Piña está enfocado como la principal conexión del municipio con el resto del territorio y actualmente se encuentra en revisión para su reingeniería.

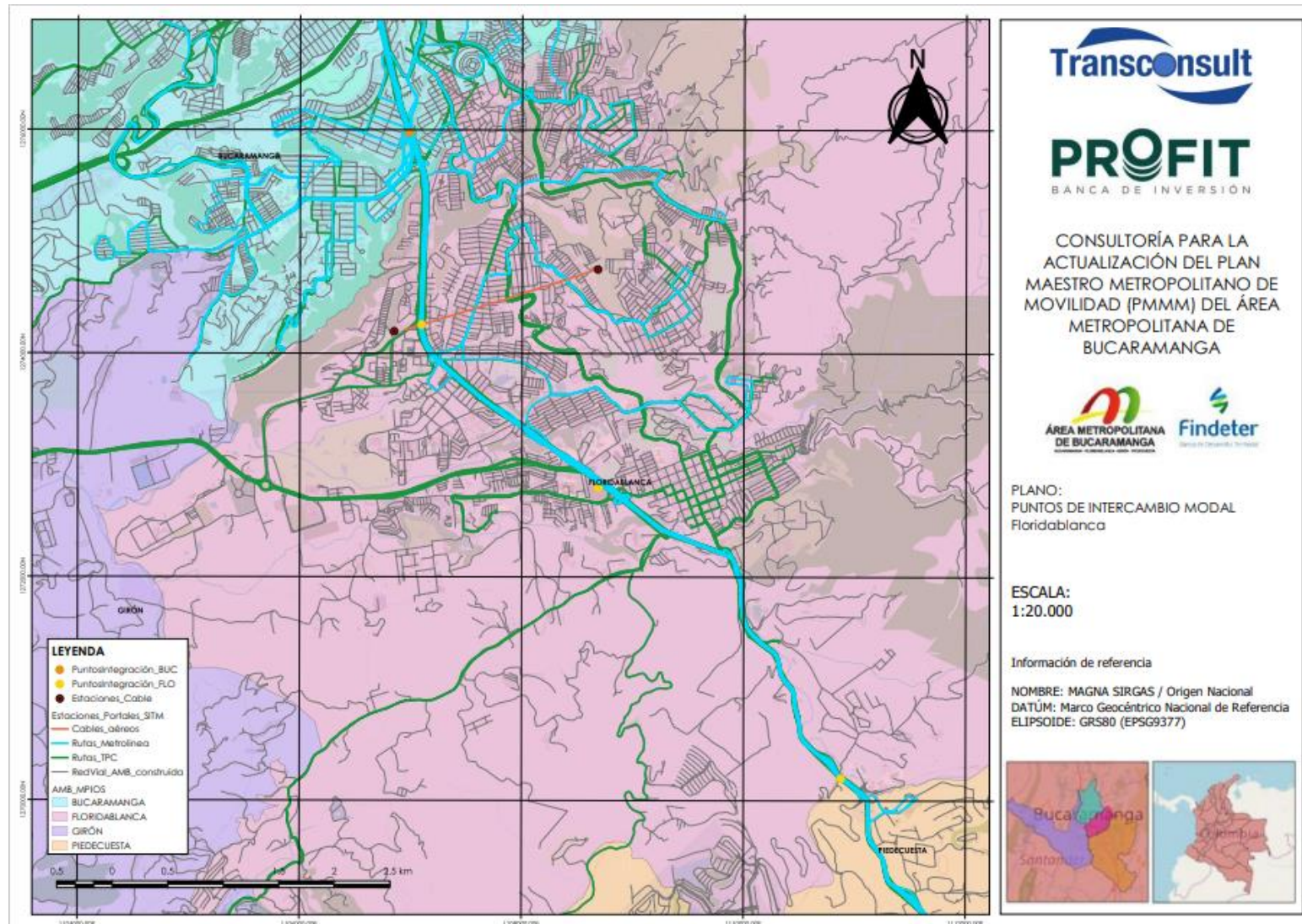
**TABLA 20. PUNTOS DE INTEGRACIÓN MODAL EN FLORIDABLANCA**

PUNTOS DE INTEGRACIÓN MODAL		RUTAS TPC	RUTAS METROLÍNEA
Municipio de Floridablanca	Estación Molinos	5	4
	Terminal/estación Papi Quiero Piña *	7	4
	Estación Palmichal	7	4
Portal/Estación proyectada de intercambio modal del sistema			

*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

A continuación (ver Figura 28, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P14B\_FLO\_PIModal), se presentan los puntos de integración modal en el municipio de Floridablanca:

**FIGURA 28. PUNTOS DE INTEGRACIÓN MODAL EN FLORIDABLANCA**

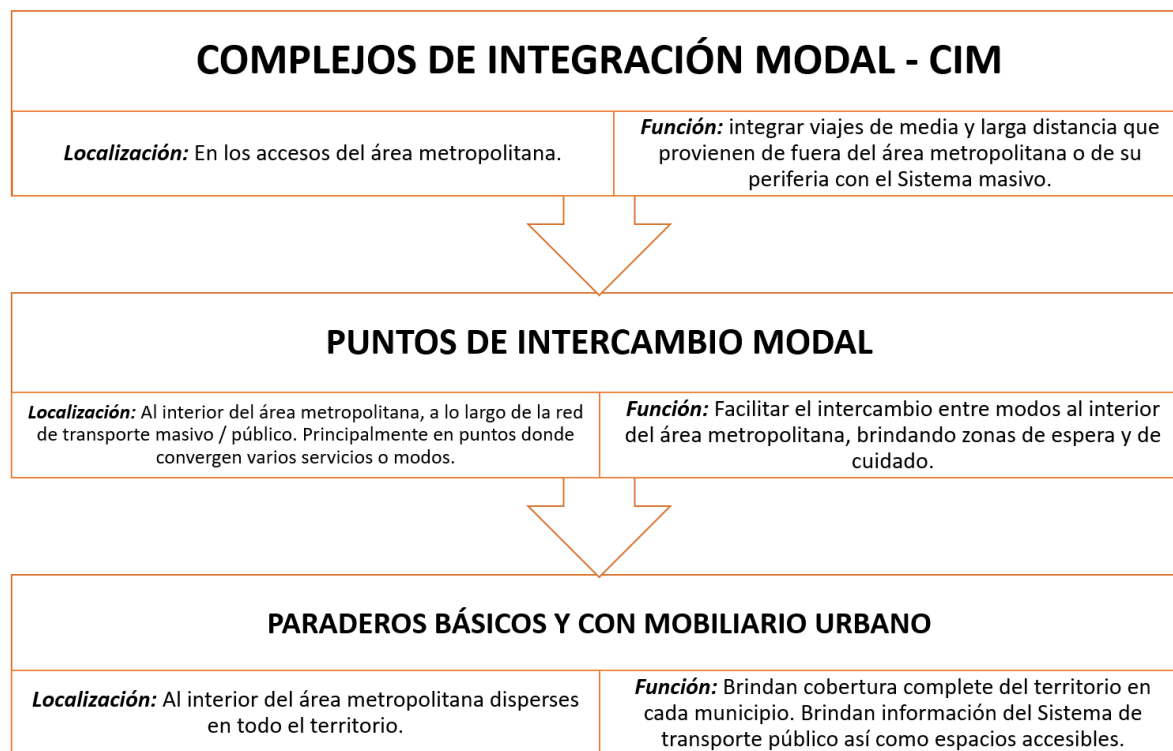


Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

Ahora bien, el área a intervenir puede variar según el tipo de afectación en cada punto definido, aspectos de servicios públicos existentes, y un análisis detallado que requerirá levantamiento topográfico y elementos afectados. No obstante, con base en las experiencias de implementación de estos puntos de integración en otros sistemas se estiman áreas de intervención que varían entre mil y dos mil metros cuadrados.

Por otro lado, a nivel metropolitano es pertinente mencionar que estos puntos de integración modal hacen parte de un sistema de infraestructura de acceso al transporte público del área metropolitana, que presenta las siguientes categorías según su localización y función:

**FIGURA 29. CATEGORÍAS DE PUNTOS DE ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO**



*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

## Objetivos

- Implementar o readecuar los puntos de intercambio modal tal que faciliten la transferencia entre servicios.
- Complementar con espacios destinados para el cuidado y la espera de los usuarios en la transferencia de servicios.

## Acciones

- Caracterizar y diseñar los puntos de intercambio modal considerando todos los modos.



- Modificar o completar las redes peatonales y ciclo-corredores para que conecten con los puntos de intercambio modal.
- Brindar espacios para integrar la bicicleta (cicloparqueaderos) a estos puntos de integración modal.
- Implementar la infraestructura y cambios operacionales necesarios para la correcta operación de estos puntos de integración.

### **Ejecutores del proyecto**

- Líder: Subdirección de transporte del AMB.
- Ejecutor: Terminal de transportes.
- Participantes: Secretaría de tránsito de Floridablanca, Metrolínea, empresas del TPC.

### **Fuentes de financiación**

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio por inversión en infraestructura de transporte.
- Recursos privados por desarrollo vía contratos de concesión o Asociación Público-Privada para la infraestructura requerida.
- Recursos por Contribución de Valorización para capturar el beneficio de los desarrollos en los CIM.
- Recursos de cofinanciación nacional por apoyo a los Sistemas de Transporte Público.
- Recursos del AMB por conceptos de Participación SITM y Autoridad de Transporte Público para la ejecución de los estudios requeridos para la estructuración de los CIM.
- Recursos de funcionamiento por actividades del personal contratado en la ejecución de los estudios de estructuración del proyecto.

### **Metas e indicadores:**

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:



**TABLA 21. META PARA EL PROYECTO DE PUNTOS DE INTERCAMBIO MODAL**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Puntos de intercambio modal adecuados / implementados	0	Adecuar 1 punto de intercambio modal en el municipio de Floridablanca para el 2027	1	Adecuar 2 puntos de intercambio modal en el municipio de Floridablanca para el 2032	2	Adecuar 3 puntos de intercambio modal en el municipio de Floridablanca para el 2037	3

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.1.4. Programa P16. “Capacidad Técnica para la Seguridad Vial”

#### 3.1.4.1. Proyecto P16-A: Unidad de Seguridad Vial de Floridablanca

Según la FAO, la capacidad técnica se define como "la capacidad de la Organización para movilizar los conocimientos, aptitudes y competencias especializadas necesarias para cumplir sus objetivos estratégicos y satisfacer las necesidades y las prioridades de sus miembros". Uno de estos objetivos estratégicos es prevenir las muertes por siniestros viales ya que son prevenibles y no pueden ser aceptadas como un hecho fortuito.

En ese sentido, aunque Floridablanca se preocupa y hace esfuerzos y gestiones por mejorar la seguridad vial, su capacidad técnica debe fortalecerse.

En primer lugar, Floridablanca no cuenta con equipo multidisciplinario para desempeñar integralmente la gestión de la seguridad vial, y esta labor reposa en un único profesional. Para ello es conveniente contar con un equipo multidisciplinar que comprenda auditores en seguridad vial, expertos en explotación de datos, en áreas sociales y de comportamiento y de comunicaciones, sin los cuales su maniobra de actuación actual es limitada.

Del mismo modo, a pesar de monitorear la siniestralidad vial, a través de una plataforma en donde se diligencian todas las variables de los Informes Policiales de Siniestros de Tránsito – IPAT, esta actividad se hace aún de forma manual y rudimentaria, lo cual implica doble digitación de los IPAT (una para el RUNT y una para procesamiento propio) y limita las posibilidades que ofrece la georreferenciación y análisis sistemática de estos datos.

Por lo anterior, con el fin de aumentar la capacidad técnica para gestionar efectiva y eficientemente la seguridad vial en Floridablanca, este proyecto propone la creación de la Unidad Local de Seguridad Vial de Floridablanca, una grupo técnico especializado en Seguridad Vial, que se articule internamente con las demás dependencias del sector movilidad del municipio, con los equipos técnicos en seguridad vial de los demás municipios del territorio Metropolitano, así como con sus pares en el Área Metropolitana de Bucaramanga.

Lo anterior través del *Comité Metropolitano de Movilidad sostenible para una movilidad inclusiva y segura* y otros escenarios que lidere el equipo del AMB, en los que también haya participación de los profesionales de las Secretarías de Tránsito dedicados a la Seguridad vial de los demás municipios que la conforman.

En otras palabras, este proyecto propende por el fortalecimiento de la capacidad técnica en Seguridad Vial de Floridablanca y el establecimiento de un escenario común en el que Floridablanca participe activamente, y se definan actuaciones conjuntas a partir del conocimiento de los diferentes problemáticas, potencialidades y competencias de los municipios del Área Metropolitana de Bucaramanga, tal que se promueva la creación conjunta de acciones técnicas, pedagógicas, de comunicaciones, persuasivas y de control-sanción, la transferencia de conocimiento y de buenas prácticas entre los equipos, y de esta forma se trabaje de manera coordinada y conjunta por el mejoramiento de la seguridad vial de todos los usuarios del sistema de movilidad en todo el territorio.

Para esto es imprescindible que la Unidad Local de Seguridad Vial de Floridablanca cuente con equipo especializado en las áreas de datos, diseño de infraestructura, gestión del tránsito y ciencias del comportamiento, todo lo anterior con enfoque en seguridad vía, lo cual permitirá emprender acciones estratégicas para la puesta en marcha de los proyectos estratégicos de seguridad vial que se formulan en este Plan y en los que se formulen en los Planes de Seguridad Vial.

## Objetivos

- Crear un grupo local especializado para la gestión de la Seguridad Vial en Floridablanca en estrecha coordinación y articulación con los demás municipios que conforman el territorio Metropolitano a través del AMB.
- Establecer agendas de trabajo conjunto entre los diferentes municipios con base en la evidencia de la problemática de seguridad vial geolocalizada y en las buenas prácticas a nivel local, nacional e internacional.
- Crear sinergias y coordinar actuaciones entre las direcciones y secretarías de tránsito para una gestión más robusta y efectiva de la seguridad vial en el territorio metropolitano.
- Promover la transferencia de conocimiento y apoyo técnico entre los municipios para la gestión de la seguridad vial
- Mejorar el impacto de las intervenciones en materia de seguridad vial en Floridablanca y el AMB.

## Acciones

- Creación de un equipo especializado en seguridad vial en Floridablanca en las áreas técnicas de datos e infraestructura y ciencias del comportamiento.
- Articulación del equipo de Seguridad Vial de Floridablanca con los equipos o profesionales del AMB y de las Secretarías de Tránsito de los municipios que conforman el territorio metropolitano a través del *Comité Metropolitano de Movilidad sostenible para una movilidad inclusiva y segura* y otros escenarios de trabajo conjunto.

- Articulación técnica para la estructuración o contratación de los planes Locales de Seguridad Vial de Floridablanca con los del Área Metropolitana y con los de los demás municipios que conforman dicho territorio.
- Estructuración de líneas de actuación conjunta entre los municipios del territorio Metropolitano enmarcadas en lo definido en los Planes Locales de Seguridad Vial de cada municipio.

### Ejecutores del proyecto

- Líder: Dirección de Tránsito Floridablanca
- Ejecutor: Dirección de Tránsito Floridablanca
- Participantes: Subdirección de transporte del AMB, Dirección y Secretarías de Tránsito de Bucaramanga, Piedecuesta y Girón

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca por recaudo de multas y derechos de tránsito para inversión en estudios de seguridad vial.
- Recursos de funcionamiento por integración de actividades del personal contratado

### Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 22. META PARA EL PROYECTO DE LA UNIDAD METROPOLITANA DE SEGURIDAD VIAL**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Creación la Unidad de Seguridad Vial de Floridablanca	0	Crear la Unidad de Seguridad Vial en el municipio de Floridablanca para el 2027		1			

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.1.5. Programa P32. “Revitalizar y potencializar la red vial peatonal”

#### 3.1.5.1. Proyecto P32-A: Diseño e implementación de la Red caminable principal

Como parte de la visión de la actualización del Plan Maestro Metropolitano de Movilidad de dar énfasis a los modos No Motorizados y devolver la ciudad al peatón, se plantea el proyecto de Diseño e Implementación de la Red Caminable Principal. Éste busca la consolidación de una red que conecte las áreas generadoras y atractoras de viajes a través de infraestructura peatonal de calidad para la circulación autónoma de los ciudadanos, buscando convertir éste en el principal modo de desplazamiento en el municipio.

A la fecha, Floridablanca no cuenta con un instrumento que consigne las características mínimas que debe poseer esta infraestructura, sin embargo, la ciudad de Bucaramanga cuenta con el Manual Para El Diseño Y Construcción Del Espacio Público En Bucaramanga, *el cual define los parámetros y elementos para el diseño y la construcción de los componentes básicos del espacio público de la ciudad de Bucaramanga.* (Alcaldía de Bucaramanga, s.f.)

En este sentido, tal como lo establece dicho instrumento, el espacio público debe contar con condiciones de Seguridad, Accesibilidad, Calidad, Sostenibilidad y Economía, de acuerdo con las siguientes consideraciones:

- **Seguridad:** La seguridad para el peatón en la utilización del espacio público apoyada en las adecuadas relaciones con el amoblamiento urbano, y el desplazamiento vehicular, constituyen la principal premisa que influye en la disposición de las franjas funcionales del espacio público. De igual modo, la selección de materiales adecuados que garanticen la estabilidad del usuario aún en circunstancias adversas de lluvia, la adecuada adaptación de los elementos a la ergonomía, y la conservación de la apariencia de los elementos a pesar de su envejecimiento, mediante un sencillo mantenimiento son premisas aplicables a la seguridad.

En razón a lo expuesto, la protección y separación del peatón de la circulación del tránsito vehicular, en especial del automotor, es uno de los criterios que han predominado en la definición y ubicación de las franjas constitutivas de los andenes y separadores del MEPB.

Igualmente, tiene especial importancia el tratamiento de los elementos que lo constituyen, tanto en la utilización de materiales que ofrezcan estabilidad al peatón, como en su construcción e instalación.

- **Accesibilidad:** garantizar la participación de las personas que presentan algún tipo de condicionamiento en la utilización y goce del espacio público, es una obligación legal consignada en normativas como la ley 361 de 1997, que establece mecanismos de integración de obligatorio cumplimiento, que garanticen el acceso y desplazamiento de las personas con limitaciones físicas en los espacios y edificaciones públicas.

Esto hace que el criterio de accesibilidad sea de indispensable cumplimiento, por lo que la provisión de elementos y soluciones que cumplan con las Norma Técnica se han constituido en un criterio indispensable en la elaboración del MEPB. En razón a lo expuesto, en el diseño y construcción del espacio público se incluyen elementos como las rampas peatonales, las señalizaciones mediante losetas táctiles para prevención y guía del limitado visual, y la eliminación de los obstáculos en las franjas de circulación peatonal.

- **Calidad:** En la búsqueda del mayor bienestar posible de la población, los elementos que componen el espacio público y su mobiliario deben recibir un tratamiento especial para garantizar su estabilidad, tanto en la construcción como en la operación.

En tal sentido, para lograr una mayor perdurabilidad, mientras se consigue que su aspecto conserve características óptimas a través del tiempo, los diseños y construcción de los espacios y elementos se deben especificar con los mayores estándares de calidad que se puedan obtener. Para ello se han tenido en cuenta en el MEPB las normas de calidad que se han desarrollado en el país, como Normas Técnicas Colombianas (NTC).

- **Sostenibilidad:** El espacio público requiere que los materiales especificados tengan alta calidad y características que garanticen la mayor permanencia en el tiempo, con un aspecto adecuado, soportándose en el menor mantenimiento posible, y que ofrezca una mayor continuidad de su utilización sin que se requieran frecuentes rediseños o reconstrucciones para prolongar su vida útil.

El exigente uso a que son sometidos los distintos componentes que conforman el espacio público, hace que el mantenimiento tanto de la limpieza, como de reparación de los elementos que sufran deterioro debe ser fácil y rápido, por lo que la utilización de superficies segmentadas, donde los acabados apropiados y el uso de elementos individuales que conformen la totalidad del conjunto o reparación de elementos individuales permite asegurar la conservación adecuada, sin que se necesite la construcción nueva de grandes piezas.

- **Economía:** el concepto de economía en una obra no implica únicamente su ejecución al menor costo, si no que conlleva la necesidad de contar con buenos diseños, especificaciones adecuadas y el empleo de procedimientos correctos en su ejecución, así como la responsabilidad de todos los participantes en su desarrollo, que permitan asegurar que la inversión inicial se mantenga en el tiempo sin requerir de un costoso mantenimiento.

Se busca entonces que diseños convenientes para la función definida, la selección y suministro de los materiales apropiados al uso propuesto, la utilización de los elementos adecuados y el cumplimiento de la normativa establecida, lleven a garantizar que se mantengan bien en el tiempo, sin que se necesiten mayores costos en su conservación.



La aplicación del concepto de segmentación en la construcción del espacio público, consistente en el empleo de unidades constructivas básicas que conformen un espacio total homogéneo, que permitan su fácil ensamble, remoción, reparación y reinstalación, permiten además de economía en su construcción, la flexibilidad en la complementación y ampliación de los espacios, facilitando la adecuación y ajuste de su uso a los nuevos requerimientos que demanda la ciudad en su crecimiento.

Es también importante que la cantidad de elementos básicos para la utilización en la construcción del espacio público no sea muy grande, de tal manera que se pueda desarrollar una tecnología para su fabricación local y estandarizar la producción de estos, a la vez que se cuente con un inventario suficiente para la rápida ejecución y reparación de los elementos cuando se requiera, obteniéndose así una economía en su suministro.

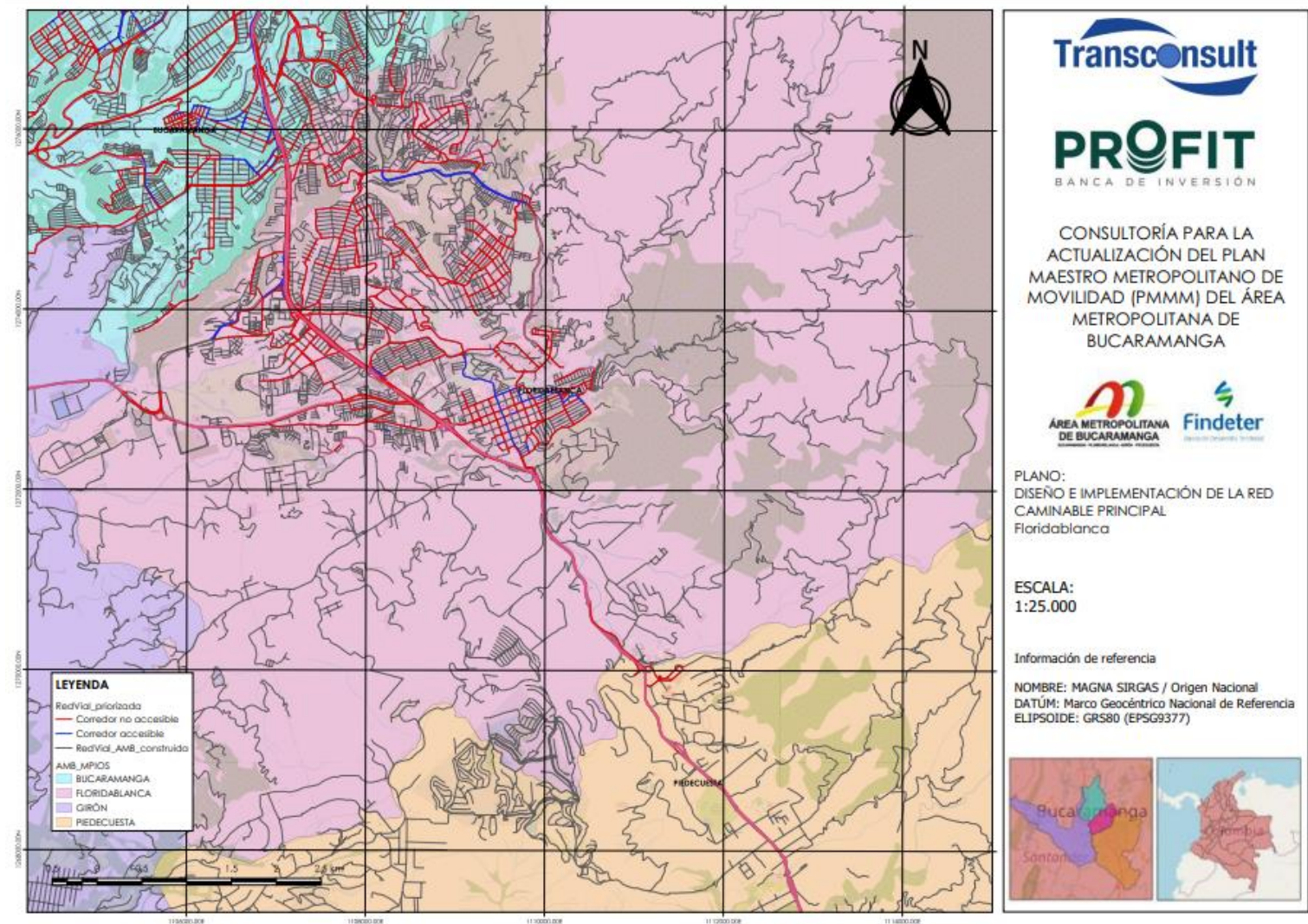
Partiendo de estas consideraciones, para el diagnóstico de la actualización del PMMM del AMB se definieron parámetros básicos para determinar las condiciones del espacio público existente en los corredores de la red vial principal. Así, durante esta etapa se evaluó el ancho de la franja de circulación peatonal, la continuidad de la superficie de desplazamiento, la continuidad en intersecciones a través de rampas peatonales, entre otros, arrojando los siguientes indicadores:

1. El 28.6% de los andenes de los corredores estratégicos levantados tienen en regular o mal estado su superficie.
2. El 43% de los andenes de los corredores estratégicos levantados en los estudios no cuentan con andenes en uno o ambos costados, los cuales están localizados principalmente en la periferia o son vías interurbanas.
3. El 11% de los andenes de los corredores estratégicos cuenta con 60 cm o menos de ancho, lo cual es insuficiente para la circulación segura de personas con movilidad reducida.
4. El 65% de los andenes de los corredores estratégicos tienen un ancho mayor a 60 cm y menor a 1.5 m, lo cual, si no presenta obstáculos o mobiliario urbano que reduzca ancho efectivo, permite el paso de personas en sillas de ruedas. Sin embargo, se encuentra en terreno diversidad de elementos (postes, señalización vertical, cajas de servicios públicos, árboles, entre otros) que reducen el ancho efectivo para la circulación peatonal y los hacen no accesibles.

El 78% de los andenes de los corredores estratégicos levantados una superficie dura discontinua.

Bajo este panorama, y entendiendo que el incumplimiento de uno sólo de los parámetros hace inaccesible la infraestructura, se encuentra que el 98% de los corredores estratégicos no cuentan con condiciones mínimas de accesibilidad universal (en rojo en la Figura 30, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P32A\_FLO\_Accesibilidad).

**FIGURA 30. CORREDORES CON ESPACIO PÚBLICO ACCESIBLE**

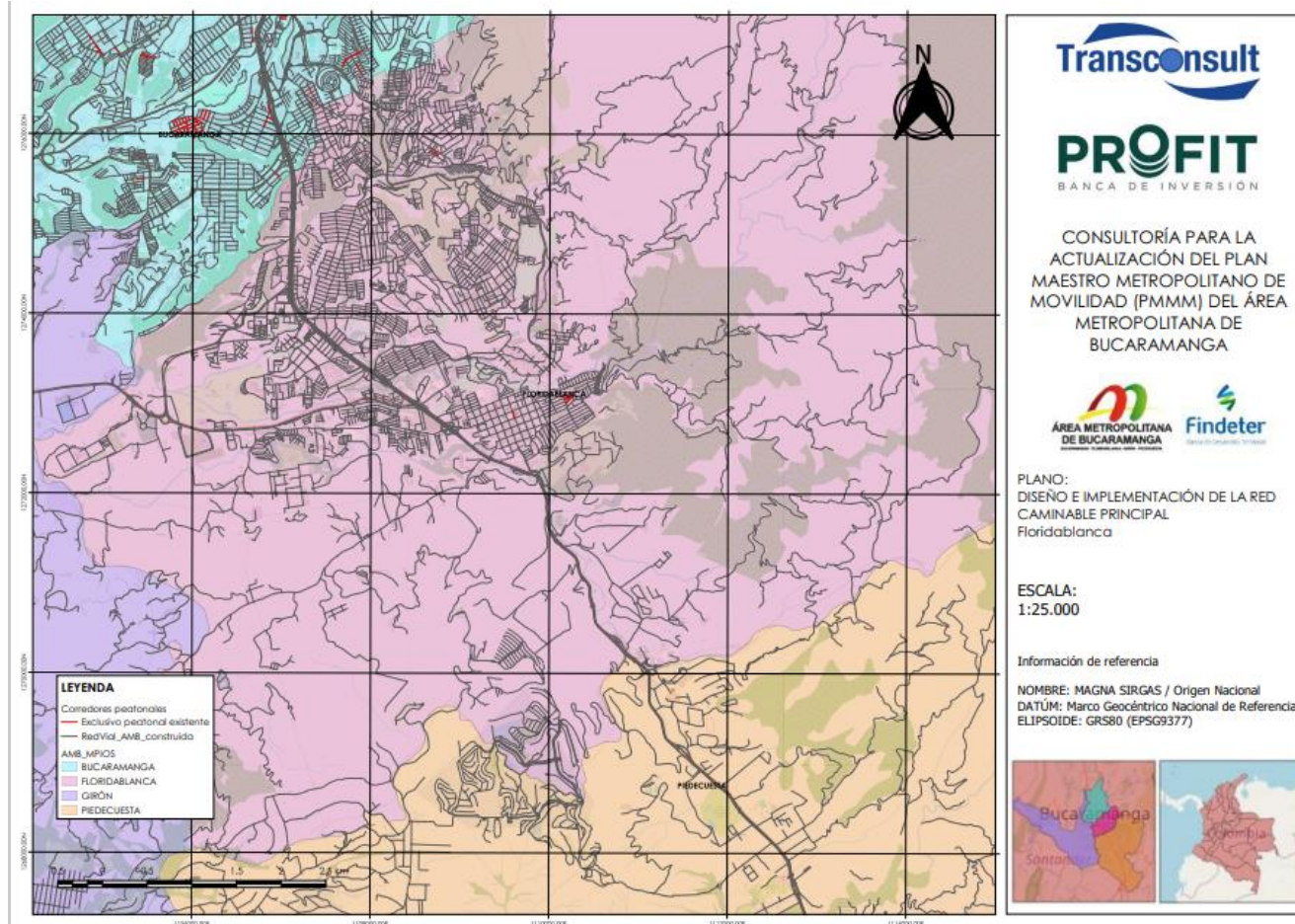


Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult con base en información de campo



En la actualidad, el AMB cuenta con 10.8 km de infraestructura peatonal exclusiva. Esto representa el 0.3% de la red vial total, lo cual muestra un significativo rezago en la priorización de este modo (ver Figura 31, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P32A\_FLO\_CPExistentes). Es en este sentido donde se encuentra el mayor potencial para generar un cambio de paradigma en la movilidad de Floridablanca.

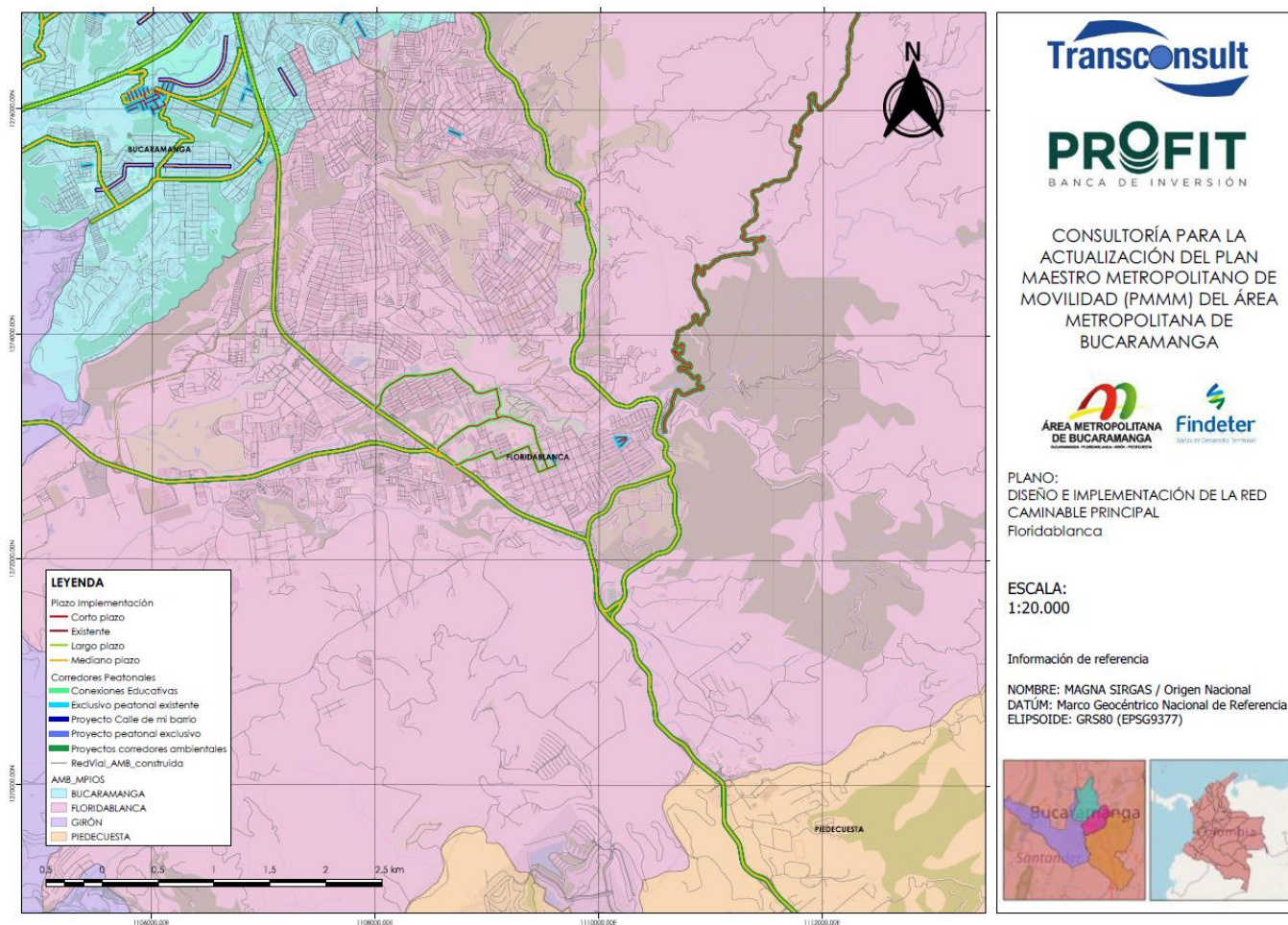
**FIGURA 31. CORREDORES PEATONALES EXCLUSIVOS EXISTENTES**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult con base en información secundaria y primaria

A pesar de lo anteriormente descrito, Floridablanca cuenta con programas y proyectos que buscan la recualificación de algunos corredores de su territorio urbano a nivel peatonal (ver Figura 32, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P32A\_FLO\_PCPeatonales), siendo evidente la necesidad de priorizar los proyectos en la materia en el corto plazo.

**FIGURA 32. PROYECTOS DE CORREDORES PEATONALES EN FLORIDABLANCA**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult con base en información secundaria



Así, Floridablanca priorizará su rehabilitación o reconstrucción de los corredores no accesibles para garantizar una mejora progresiva de la infraestructura existente. Así mismo, diagnosticará las zonas de generación de viajes cortos que pueden ser potencialmente cubiertos a través de la caminata, con el fin de promover proyectos de ampliación, mejoramiento, y construcción de corredores peatonales que incentiven dichos viajes.

En tal sentido, Floridablanca priorizará acciones para la movilidad peatonal segura, eficiente y confortable en la zona metropolitana. Los proyectos de la red caminable se conectarán a la infraestructura de transporte para garantizar la correcta intermodalidad del sistema. Así mismo, los nuevos proyectos se integrarán a la infraestructura caminable existente o proyectada, para dar continuidad a la red.

### Objetivos

- Incentivar la caminata como el principal modo de desplazamiento en Floridablanca.
- Gestionar el desarrollo de infraestructura, cómoda, accesible y segura para los desplazamientos peatonales.
- Diagnosticar las zonas de generación de viajes y plantear la integración de éstas a través de la red caminable principal.
- Planear, priorizar, diseñar y ejecutar proyectos de infraestructura peatonal que complementen los corredores de movilidad de Floridablanca.
- Integrar la red vial peatonal a la infraestructura de transporte de la ciudad.
- Dotar de mobiliario urbano la red caminable principal para promover su uso y garantizar apropiación por parte de los ciudadanos.

### Acciones

- Adoptar los estándares consignados en el Manual para el diseño y construcción del Espacio Público de la ciudad, para la ejecución de los proyectos de infraestructura peatonal de este proyecto.
- Consolidar el banco de proyectos de infraestructura peatonal de Floridablanca, y ampliar dicho banco cada vez que se evidencie una nueva necesidad de conexión peatonal.
- Priorizar recursos para las acciones destinadas a mejorar y ampliar la red de corredores peatonales de Floridablanca.

### Ejecutores del proyecto

- Líder: Secretaría de Infraestructura de Floridablanca
- Ejecutor: Secretaría de Infraestructura de Floridablanca
- Participantes: AMB, Secretaría de tránsito de Floridablanca

### Fuentes de financiación



Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio para inversión en obras de infraestructura de transporte no motorizado.
- Recursos del Sistema General de Participaciones – Libre Inversión como recurso de libre destinación que ha sido ejecutado en infraestructura del municipio.
- Recursos por conceptos de utilidades y rendimientos financieros los cuales han sido ejecutados por el municipio en infraestructura.
- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca para actividades de demarcación y señalización en el desarrollo de los corredores exclusivos.

### Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto que consideran la implementación de la red caminable de Floridablanca:

**TABLA 23. METAS PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA RED CAMINABLE PRINCIPAL**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Kilómetros de corredores peatonales exclusivos ejecutados en el AMB	0.4	Construir 0.4 kilómetros de corredores peatonales exclusivos para el 2027 en el municipio de Floridablanca	0.4	Construir 0.4 kilómetros de corredores peatonales exclusivos para el 2032 municipio de Floridablanca	0.4	Construir 0.4 kilómetros de corredores peatonales exclusivos para el 2037 en el municipio de Floridablanca	0.4
Kilómetros de red Vial con infraestructura peatonal accesible ejecutados en el AMB	0	Construir 20 kilómetros de red vial con infraestructura peatonal accesible en el municipio de Floridablanca para el 2027	20	Construir 35 kilómetros de red vial con infraestructura peatonal accesible en el municipio de Floridablanca para el 2032	35	Construir 66 kilómetros de red vial con infraestructura peatonal accesible en el municipio de Floridablanca para el 2037	66

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

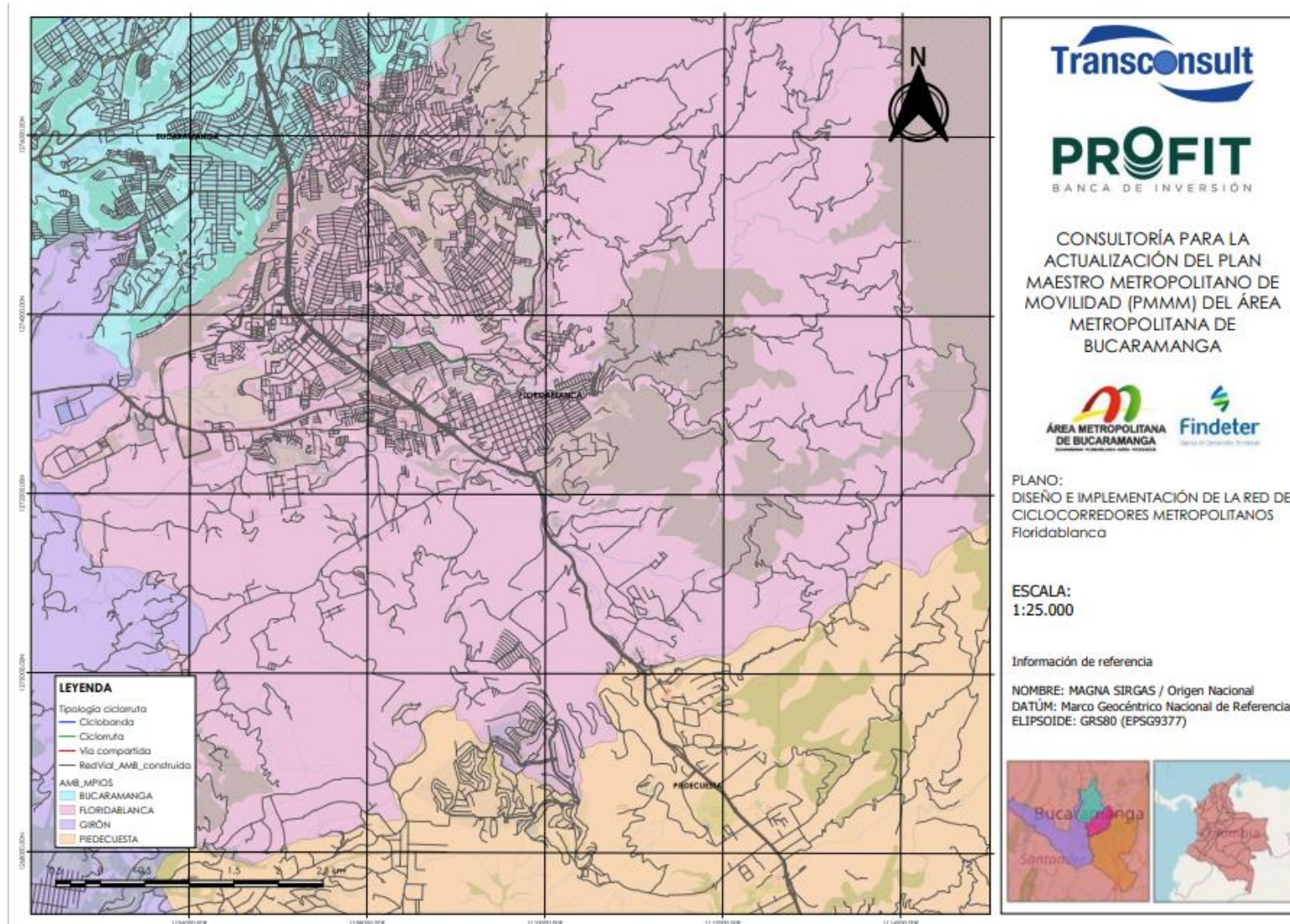
Cabe anotar que el desarrollo de este proyecto debe estar ligado a los proyectos de infraestructura Vial del AMB que tengan infraestructura peatonal asociada, así como nuevos desarrollos urbanos deben sumar a esta meta.

### **3.1.6. Programa P33. “Configurar y construir una red ciclista segura, conectada y funcional”**

#### **3.1.6.1. Proyecto P33-A: Diseño e implementación de la red de ciclorredes metropolitanos**

Floridablanca reconoce la importancia de dotar la red vial con infraestructura exclusiva para ciclistas, con el objetivo de incentivar y posicionar la bicicleta como modo de transporte sostenible. En la actualidad, sólo el 1% de la red Vial del AMB cuenta con infraestructura para bicicleta (ver Figura 33, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P33A\_FLO\_CExistentes). De éstas, se encontró que dicha ciclo-infraestructura se concentra en Bucaramanga y en general el 78% son ciclobandas, 17% ciclorrutas y 5% son vías compartidas en contextos más locales. Este hecho demuestra el rezago en la priorización de este modo de transporte en el AMB y en particular Floridablanca a la fecha.

**FIGURA 33. CICLORRUTAS EXISTENTES EN FLORIDABLANCA**



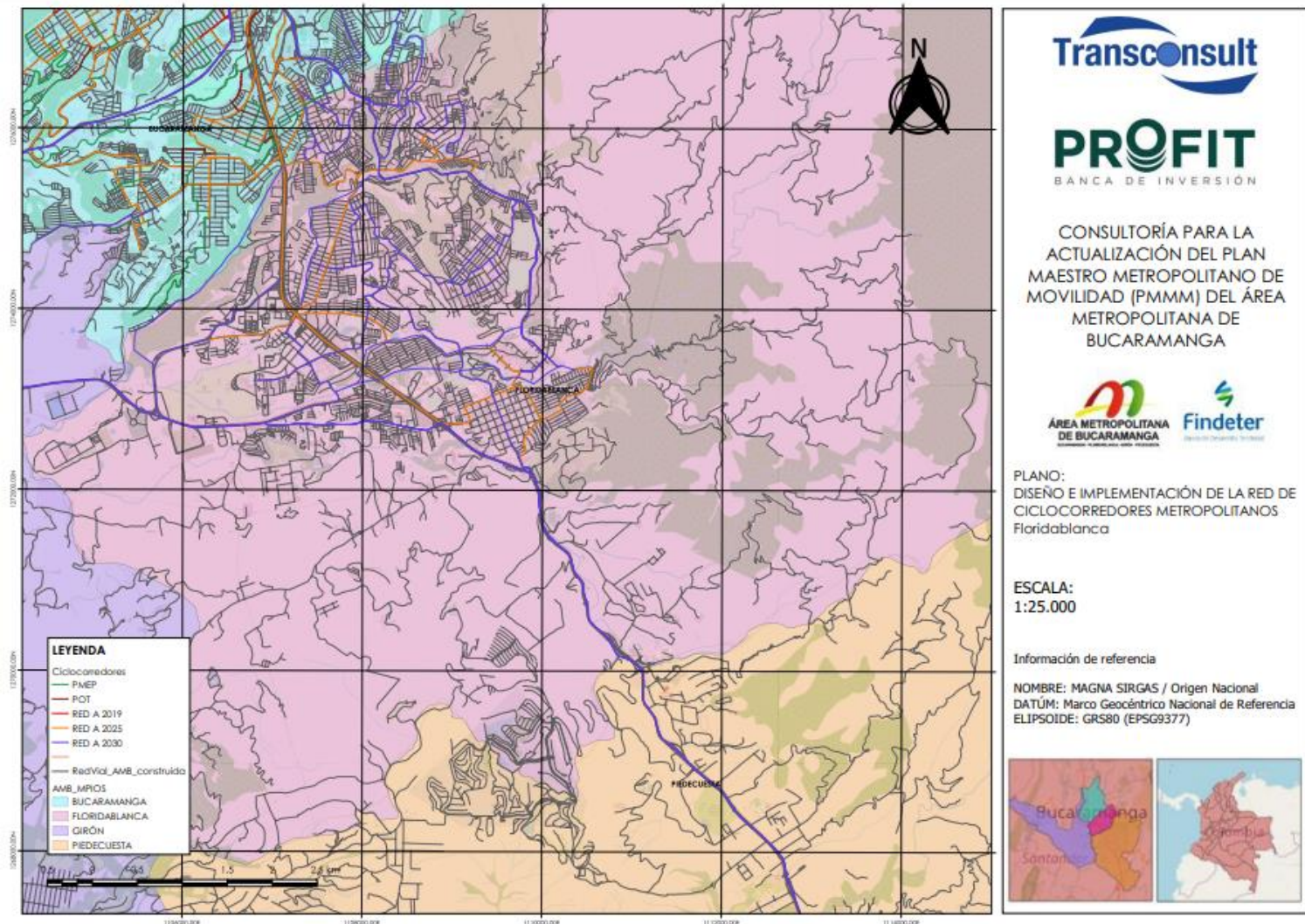
Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult con base en información secundaria y primaria

A pesar de este escenario poco alentador, Floridablanca busca posicionar a la bicicleta como uno de los modos de transporte con más uso en su territorio. Para lograr este objetivo, tanto el AMB como Floridablanca cuentan con proyectos de cicloinfraestructura identificados en sus territorios. Al respecto, se destaca lo planteado en la Estrategia de la bicicleta 2019-2030 para Bucaramanga y su Área Metropolitana, el Plan Maestro de Espacio Público y los Planes de Ordenamiento Territorial de los municipios.

Todos los instrumentos mencionados plantean una red robusta que integra el AMB a través de la bicicleta, muchas veces con proyectos traslapados entre ellos, pero complementarios a su vez (ver Figura 34, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P33A\_FLO\_CCorredores).



**FIGURA 34. RED DE CICLOCORREDORES EN FLORIDABLANCA**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult con base en información secundaria y primaria



Uno de los instrumentos que engloba la visión general para este proyecto es la Estrategia de la Bicicleta para el AMB, el cual plantea como objetivo principal mejorar las condiciones para que la bicicleta se pueda usar de manera segura y equitativa, al mismo tiempo que se mejoran las condiciones urbanas para toda la comunidad de los municipios de Bucaramanga, Floridablanca, Girón y Piedecuesta. Éste se plantea la meta de incrementar los viajes metropolitanos en bicicleta al 2% en 2025, y al 5% en 2030, lo cual requiere el constante esfuerzo para el mejoramiento y ampliación de la red de ciclocorredores existentes. En cuanto a la percepción del uso de la bicicleta, se establece como meta que para el 2025 el 50% y para el 2030 el 90% de los usuarios de la bicicleta la califiquen como una muy buena opción de transporte.

A nivel estratégico, esta infraestructura se clasifica en dos grandes grupos (ver Figura 38, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P33A\_FLO\_CCCorredores)

### Ciclocorredores metropolitanos

Corresponden a aquellos corredores que conectan los municipios del AMB y conforman el circuito metropolitano. Estos acompañan los corredores nacionales, departamentales e interurbanos, para garantizar grandes distancias y centros urbanos conectados a través de infraestructura segura. Estos pueden tener función recreativa y/o funcional, dependiendo de su vocación.

### Ciclocorredores Urbanos

Corresponden a aquellos corredores que conectan áreas dentro de los municipios del AMB, y que constituyen la red de ciclocorredores a nivel local. Estos corredores tienen como objetivos unir las áreas de origen y destino de viajes, así como la infraestructura de transporte para incentivar la intermodalidad.

Partiendo de dicha clasificación, y teniendo en cuenta el tipo de malla Vial en la que se incorporará el ciclocorredor que determina principalmente la velocidad del tránsito automotor y las condiciones de operación de esta, se plantea el tipo de infraestructura, de acuerdo con las tipologías de la Guía de Ciclo-infraestructura para ciudades colombianas, a saber:

- **Ciclorruta:** aquellas que poseen una separación física de la calzada de circulación vehicular, ya sea a través de cambios de nivel o instalación de elementos físicos permanentes.

**FIGURA 35. EJEMPLO CICLORRUTA**



Fuente: Imagen recuperada de Bucaramanga.gov.co

- **Ciclobandas:** aquellas que comparten el área de circulación vehicular, pero que marcan su prelación a través de cambios de pavimento, dispositivos de canalización de tránsito y/o demarcación.

**FIGURA 36. EJEMPLO CICLOBANDA**



*Fuente: (YouTube, 2020)*

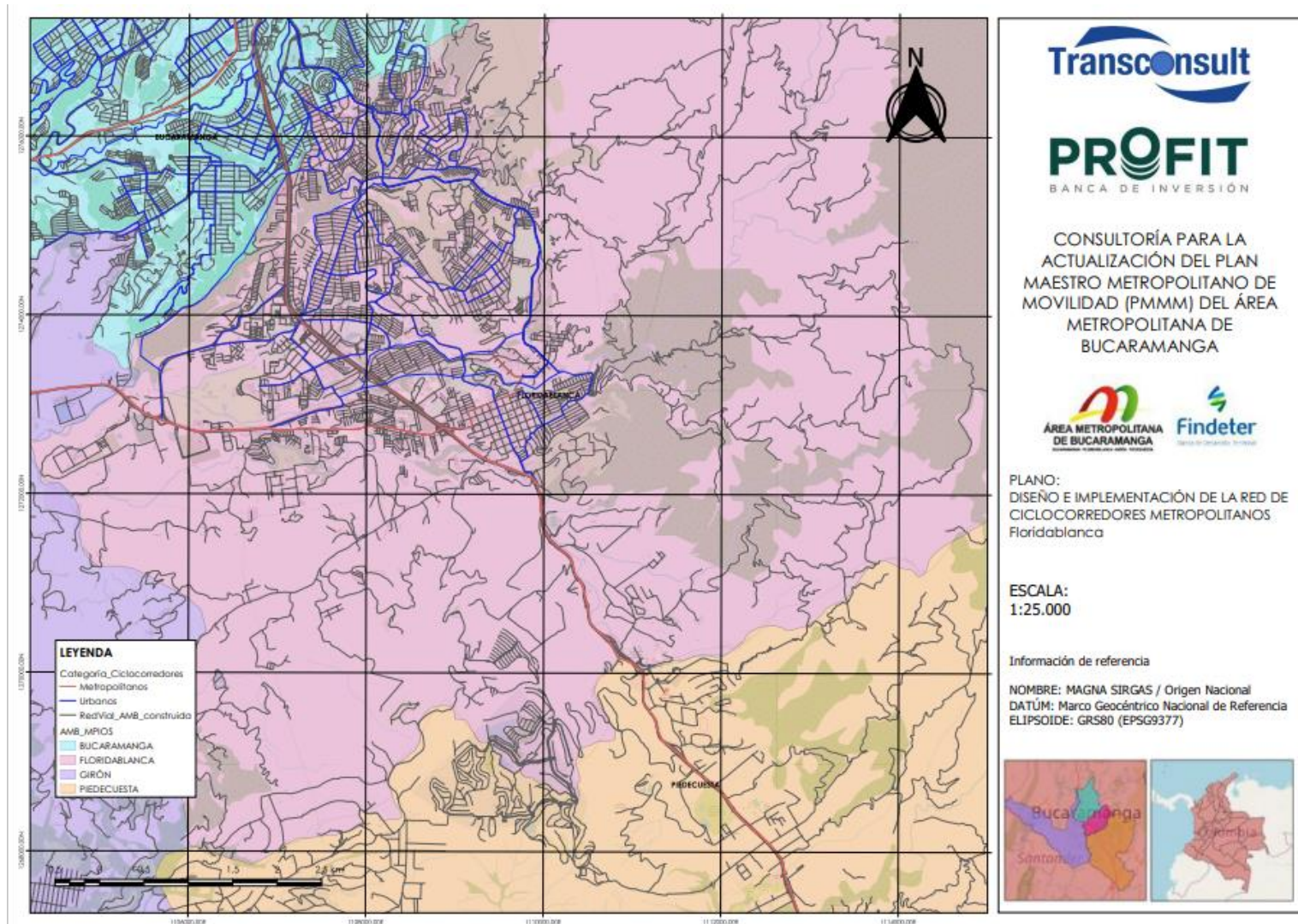
- **Vía compartida:** aquellas que comparten completamente el uso con otros modos, pero mantienen una jerarquía y prioridad de circulación.

**FIGURA 37. VÍA COMPARTIDA**



*Fuente: imagen recuperada de melillaconbici.com*

**FIGURA 38. RED DE CICLOCORREDORES METROPOLITANOS Y URBANOS**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult con base en información secundaria y primaria



En tal sentido, Floridablanca avanzará en el diseño y ejecución de los ciclocorredores del Plan Maestro Metropolitano de Movilidad con el fin de cumplir con las metas del presente plan. Dicha infraestructura garantizará un desplazamiento seguro, coherente, directo, cómodo y atractivo.

Su gestión será coordinada desde el nivel metropolitano, y su ejecución podrá ser desde el nivel metropolitano o nivel local, según el tipo de proyecto.

### Objetivos

- Incentivar la bicicleta como un modo principal de desplazamiento en Floridablanca.
- Gestionar el desarrollo de infraestructura, cómoda, accesible y segura para los desplazamientos en bicicleta.
- Diagnosticar las zonas de generación de viajes y plantear la integración de éstas, a través de la red de ciclocorredores metropolitanos.
- Planear, priorizar, diseñar y ejecutar proyectos de infraestructura de ciclocorredores que complementen los corredores de movilidad de Floridablanca.
- Integrar la red de ciclocorredores a la infraestructura de transporte de Floridablanca.
- Dotar de mobiliario urbano la red de ciclocorredores para promover su uso.

### Acciones

- Incorporar la visión de la estrategia de la bicicleta a todos los proyectos viales desarrollados en Floridablanca propendiendo por la consolidación de la red de ciclocorredores.

### Ejecutores del proyecto

- Líder: Mesa intersectorial de la bicicleta y la movilidad sostenible
- Ejecutor: Alcaldía de Floridablanca.
- Participantes: Secretaría de tránsito de Floridablanca, Subdirector de transporte del AMB, Subdirector de infraestructura del AMB.

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio para inversión en obras de infraestructura de transporte no motorizado.
- Recursos del Sistema General de Participaciones – Libre Inversión como recurso de libre destinación que ha sido ejecutado en infraestructura del municipio.
- Recursos por conceptos de utilidades y rendimientos financieros los cuales han sido ejecutados por el municipio en infraestructura.

- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca para actividades de demarcación y señalización en el desarrollo de los ciclocorredores.

## Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 24. META PARA EL PROYECTO DE DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA RED DE CICLOCORREDORES METROPOLITANOS**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Kilómetros de ciclocorredores Urbanos	20	Construir 15 kilómetros de ciclocorredores urbanos para el 2027	15	Construir 30 kilómetros de ciclocorredores urbanos para el 2032	30	Construir 52 kilómetros de ciclocorredores urbanos para el 2037	52
Kilómetros de ciclocorredores Metropolitanos	0	Construir 5 kilómetros de ciclocorredores en el municipio de Floridablanca para el 2027	5	Construir 10 kilómetros de ciclocorredores en el municipio de Floridablanca para el 2032	10	Construir 20 kilómetros de ciclocorredores en el municipio de Floridablanca para el 2037	20

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

## 3.2. Proyectos transversales

Son aquellos que coayudan a la implementación de los demás proyectos y apuntan al comportamiento de los actores de la movilidad, al fortalecimiento y creación de capacidades ciudadanas e institucionales y al desarrollo de una cultura de la movilidad

Estos proyectos transversales, se detallan a continuación.

**TABLA 25. NIVEL DE FORMULACIÓN PROYECTOS TRANSVERSALES**

ID	PROYECTOS PLANTEADOS	FORMULACIÓN
P23-A	P23A: Cultura vial para la promoción de la movilidad sostenible, segura e incluyente	Municipal
P23-B	P23B: Participación y gestión social para la movilidad sostenible, segura e incluyente	Municipal
P22-A	P22A: Formulación del Plan de género para el AMB*	Metropolitano*

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

Nota\*: Estos proyectos se pueden encontrar a detalle en el documento a nivel metropolitano



### **3.2.1. Programa P23. “Programa de comunicación, participación y capacitación por una movilidad sostenible, segura e incluyente.”**

La comunicación, la capacitación, la cultura y la participación ciudadana son ejes transversales y fundamentales, que permiten al municipio de Floridablanca lograr una gestión pública transparente facilitando las acciones de promoción de la movilidad, sostenible, segura e incluyente. Es muy importante generar acciones para empoderar a la población sobre la importancia de ser parte de la solución ante las diferentes problemáticas que se presentan en la movilidad. Este programa permitirá armonizar los intereses y los saberes diversos de los diferentes grupos de interés y de la ciudadanía que interviene directa o indirectamente en la movilidad cotidiana del territorio y así lograr cambios culturales colectivos usando la comunicación, la pedagogía y la participación como herramientas de apropiación ciudadana en el espacio público, el lugar natural de la movilidad sostenible, segura e incluyente.

#### **3.2.1.1. Proyecto P23-A: Cultura vial en la movilidad para la promoción de movilidad sostenible, segura e inclusiva.**

Las iniciativas que buscan sensibilizar, generar conciencia y educar a la población sobre la cultura vial y ciudadana, la igualdad de género, el uso de sistemas sostenibles de transporte deben ser acciones transversales en todo el territorio y la participación de Floridablanca es fundamental no solo por ser un municipio articulador sino que es bien sabido que las acciones de formación y de comunicación son más efectivas a través de la difusión-repetición y para eso es muy importante unir esfuerzos estratégicos, materiales y humanos de las diferentes agencias y oficinas de comunicación de todas las instancias que tengan que ver con la movilidad en el área metropolitana. Estas acciones deben estar enfocadas a empoderar a la población sobre la importancia de ser parte de la solución ante las diferentes problemáticas que se presentan en la movilidad.

Este proyecto se centra en desarrollar acciones de comunicación y pedagogía basadas en la evidencia y en las ciencias del comportamiento, para promover la adopción de prácticas de movilidad sostenible, segura, de respeto, empatía y protección por los demás actores viales, especialmente por los más vulnerables.

En el proceso de participación que desarrolló la consultoría, la falta de cultura ciudadana fue una de las problemáticas más sentidas, a pesar del gran esfuerzo hecho por las instituciones locales no se alcanzan a percibir los cambios culturales frente a temas de movilidad y respeto por las normas, entendiendo que este es un proceso que lleva cambios generacionales.

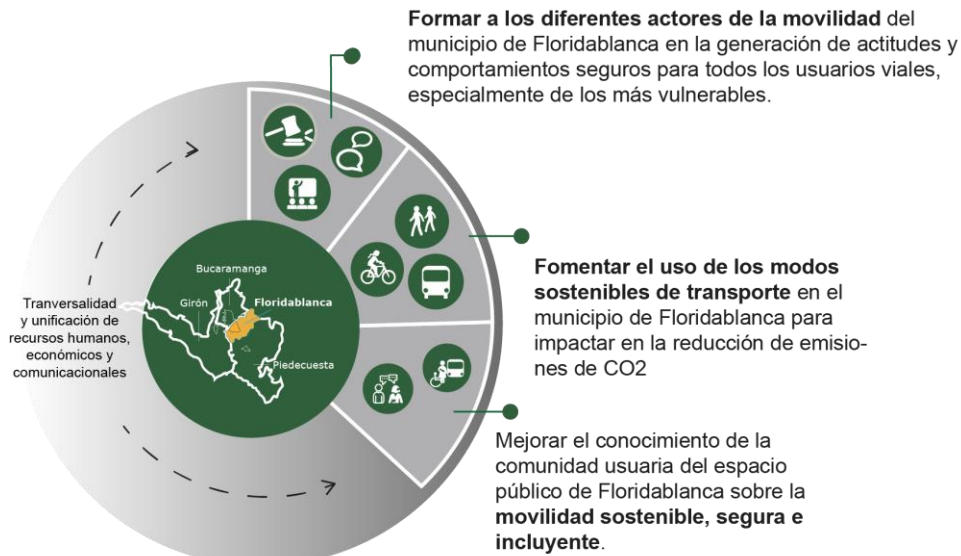
Este proyecto transversal lo que busca es unir esfuerzos metropolitanos económicos y comunicacionales, para trabajar conjuntamente con líneas de mensaje unificados, acciones pedagógicas y recursos económicos que logren generar mucho más impacto y llegar a toda la ciudadanía y sus diferentes generaciones.

Es así que la cultura vial juega un papel determinante en el municipio de Floridablanca ya que vincula a la secretaria de tránsito con su entorno y facilita la ejecución de sus

operaciones internas y externas, brindándole a los usuarios una participación directa en la movilidad inclusiva y segura.

**FIGURA 39. TRANSVERSALIZACIÓN DEL PROYECTO CULTURA VIAL PARA LA PROMOCIÓN DE LA**

**MOVILIDAD SOSTENIBLE, SEGURA E INCLUYENTE**



*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

En Floridablanca las acciones de comunicación y pedagogía deben tener presente los principios de la cultura ciudadana: confianza, tolerancia, solidaridad, identidad colectiva, sentido de pertenencia, seguridad, justicia, equidad, espacio público, en el marco del nuevo paradigma de movilidad, que le da prelación al ser humano y los modos sostenibles de transporte y así promover una cultura para la movilidad que implique una construcción y apropiación ciudadana, el cuidado de lo público y la convivencia.

- Para la efectividad de la sensibilización formación y promoción de modos sostenibles de transporte a los diferentes actores viales es muy importante usar nuevas formas de expresión simbólica, lúdica, urbana, usar la ciudad como escenario, (la ciudad como medio de comunicación, transporte público, medios independientes y comunitarios).
- Interacción intensificada como el contacto permanente a través de los medios de comunicación masiva, radio, prensa, internet, tv, redes sociales, reuniones de socialización, participación ciudadana, talleres lúdicos urbanos, talleres educativos, participación y sensibilización, infografías, entre otros.
- No se debe limitar a un solo medio de comunicación, a un evento o un contacto, se deben utilizar múltiples momentos, escenarios, mensajes y actores en sucesivos y continuos tiempos.
- Prácticas discursivas no tradicionales como el uso de testimoniales o de elementos culturales propios de la identidad en Floridablanca (coplas, raps), títeres, teatro, entre otras, de acuerdo con el grupo objetivo.
- El uso de un lenguaje incluyente: uso de expresiones lingüísticas que incluyan tanto al género femenino como al masculino, cuando se requiera hacer referencia a ambos sexos.

- Resignificar narrativas y símbolos para no caer en el uso de estereotipos.
- Considerar la visión social ciudadana de la comunidad e indagar por su rol social y personal (mapeo de actores).
- Los mensajes deben estar respaldados por los líderes del plan, en todas las piezas comunicacionales deben estar presente los logotipos de la Alcaldía de Floridablanca y la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca, utilizando el estilo y el tono de comunicación como la seducción y el convencimiento que aporta el modelo publicitario, pero nunca dejando la posibilidad del libre albedrío frente al mensaje y recordando que la estrategia debe ser de tipo social.
- Debe haber un consenso entre los formatos comunicativos que buscan movilizar sensaciones y deseos individuales, y los que buscan movilizar sentimientos ciudadanos, acordes con el interés general de la ciudad.
- Acudir a elementos de marketing social que promuevan la reflexión acerca de la necesidad de la homologación de conductas universales y aplicación de normas para dar a entender los conceptos de sostenibilidad, equidad e igualdad en la movilidad.
- Identificar los voceros y voceras. El vocero o vocera que maneje los temas clave de comunicaciones debe tener un gran conocimiento la movilidad sostenible y segura, así como una gran capacidad verbal y de comunicación oral. Será la cara pública del proyecto y quien se encargue de hacer las declaraciones oficiales ante los medios de comunicación.
- Informar abiertamente que se va a hacer, así el contenido sea polémico
- Los mensajes deben ser sencillos, claros, asertivos, incluyentes, propositivos y contruidos dependiendo del grupo objetivo o actor al cual este dirigido.

## Objetivos

- Mejorar el conocimiento de la comunidad usuaria del espacio público de Floridablanca sobre la movilidad inclusiva y segura.
- Fomentar el uso de los modos sostenibles de transporte en el municipio de Floridablanca para impactar en la reducción de emisiones de CO2
- Formar a los diferentes actores del sistema de movilidad del municipio de Floridablanca en la generación de actitudes y comportamientos seguros para los diferentes actores en la vía de todos los usuarios viales, especialmente de los más vulnerables.

## Acciones

Diseño de acciones pedagógicas, formativas, de sensibilización y activación acerca de diferentes tópicos que, en conjunto con las acciones tangibles del Plan Maestro de Movilidad, promuevan uso de medios sostenibles de transporte, la inclusión, el enfoque de género, y la conciencia sobre la seguridad vial y el cuidado de la vida. Entre otros:

- Campañas de sensibilización para promover el uso de medios sostenibles de transporte, y conciencia sobre la seguridad vial.
- Campañas para la prevención del acoso y violencia de género en la movilidad.

- Campañas de educación y difusión de normas que con lleven a la atención de los preceptos normativos en materia de transporte y tránsito.
- Capacitación a usuarios de modos sostenibles en seguridad vial y conducción.
- Operativos disuasorios de hábitos de comportamiento nocivos o en contra de la normatividad.
- Plan de capacitación a actores clave (conductores, personal de seguridad, guardas de tránsito, personal administrativo).
- Cátedra en los colegios para promover el uso y medios sostenibles de transporte
- Capacitar a la ciudadanía de Floridablanca para que reconozca y comprenda la realidad de las discapacidades y las condiciones que dificultan la movilidad y lo que implica en la vida de las personas y motivar el relacionamiento positivo de los usuarios a partir del respeto por la diversidad.
- Capacitar a las empresas de transporte entes y personal relacionado den la movilidad en la atención adecuada a la comunidad con discapacidad.

### **Ejecutores del proyecto**

- Líder Municipio de Floridablanca
- Ejecutor: Oficina de prensa del AMB, Oficina de prensa de Metrolínea, oficina de prensa de Floridablanca
- Participantes: Secretaría de Tránsito de Floridablanca, Subdirector de transporte del AMB.

### **Fuentes de financiación**

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca por conceptos de multas y derechos de tránsito para la ejecución de proyectos de educación vial y de movilidad.
- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio para el apoyo financiero en los estudios de construcción del plan de comunicaciones y en su ejecución.
- Recursos propios de funcionamiento como propuesta de desarrollo de la estrategia de comunicaciones desde la capacidad del personal contratado actualmente.

### **Metas e indicadores**

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto

**TABLA 26. META PARA EL PROYECTO DE CULTURA VIAL PARA LA PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD INCLUSIVA Y SEGURA**

INDICADOR	LÍNEA BASE 2022	META			
		VICTORIAS TEMPRANAS	2027	2032	2037
Una estrategia anual de comunicaciones y de promoción unificada y articulada de cultura vial construido para la difusión del uso de los modos sostenibles de transporte y la movilidad inclusiva y segura.	0	(2) estrategia con responsables, metas y monitoreo de comunicaciones del Municipio de Floridablanca con responsabilidades concretas asociadas a la promoción de la cultura vial construido para difusión uso de los modos sostenibles de transporte y la movilidad inclusiva y segura con un plan de medios inicial.	3 Estrategias (1 por año) El 20% de la comunidad de Floridablanca identifica las ventajas del uso de los medios sostenibles de transporte, la cultura vial y la movilidad inclusiva y segura, dentro del desarrollo de las estrategias anuales implementadas	5 Estrategias (1 por año) El 50% de la comunidad de Floridablanca identifica las ventajas del uso de los medios sostenibles de transporte, la cultura vial y la movilidad inclusiva y segura, dentro del desarrollo de las estrategias anuales implementadas	5 Estrategias (1 por año) El 70% de la comunidad de Floridablanca identifica las ventajas del uso de los medios sostenibles de transporte, la cultura vial y la movilidad inclusiva y segura, dentro del desarrollo de las estrategias anuales implementadas.

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

### 3.2.1.2. Proyecto P23-B: Participación y gestión social para la movilidad sostenible, segura e incluyente

La participación en el proceso es esencial, dado que la comunidad tiene el derecho a expresar su opinión, ya que cada actor puede sufrir afectaciones, tener prioridades y perspectivas diferentes sobre las problemáticas de movilidad. Nadie mejor que la comunidad del municipio de Floridablanca que usa los diferentes sistemas de transporte para hablar de su realidad y sus necesidades.

Floridablanca cuenta con grupos organizados que pueden aportar experiencias y vivencias como las organizaciones de mujeres, las asociaciones de madres comunitarias, de mujeres rurales, de amas de casa, el consejo consultivo de mujeres, las fundaciones de discapacidad, el subprograma LGTBI, entre otros, además de los actores sociales comúnmente convocados a los diferentes procesos de participación ciudadana, los cuales ofrecen visiones diversas, así los técnicos puedan reconocer las características diferenciales para lograr una Floridablanca accesible con medios de transporte eficientes, diseñados con perspectiva diferencial para todos y todas por ejemplo, niñas, niños, personas con discapacidad y mujeres.

La participación y la gestión social se convierten en un recurso insustituible para la gestión de relaciones, responden a las particularidades socioculturales del entorno, y aseguran procesos de participación ciudadana, en la preparación y ejecución de proyectos. “La



socialización es un mecanismo para dar a conocer un proyecto, sus impactos, y registrar las observaciones y percepciones de los participantes”.<sup>5</sup>

La participación se convierte en una necesidad para el municipio de Floridablanca, ya que es obligación de estos cumplir sus funciones en pro de la inversión social que deben efectuar.

Esta participación y gestión facilitará el desarrollo del proyecto en todas las condiciones propias de la comunidad para una relación proactiva frente al desarrollo del plan de movilidad, y generar otros espacios de participación y control social con las comunidades y la ciudadanía en general.

El desarrollo de jornadas de socialización y participación ciudadana permiten recoger problemáticas, soluciones y diversidad de saberes por parte de la comunidad para integrarlas a la construcción de una movilización sostenible y segura. La participación de la comunidad produce resultados a largo plazo como el sentido de pertenencia y la cultura ciudadana.

**FIGURA 40. ACTORES SOCIALES INVOLUCRADOS EN LOS PROCESOS DE PARTICIPACIÓN Y GENERACIÓN DE RESULTADOS SOCIALES FRENTE AL PMMM**



*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

## Objetivos

5 Asociación Colombiana del Petróleo. *Guía de socialización de proyectos de hidrocarburos Relacionamiento sostenible con comunidades y autoridades gubernamentales*. 2012

- Promover y facilitar la participación de la comunidad de Floridablanca para involucrar sus saberes dentro de los proyectos, planes y programas de movilidad.

### Acciones

- Jornadas de participación y socialización para la construcción colectiva, en torno a la movilidad sostenible y segura en el municipio de Floridablanca
- Integrar las problemáticas y soluciones a procesos de co-creación y aportes en torno a la movilidad de Floridablanca, que permitan la articulación de lo técnico y social en el diseño de las propuestas de movilidad de los diferentes medios de transporte entre ellos ciclo infraestructura e infraestructura peatonal.
- Promoción de iniciativas comunitarias para potenciar la red ambiental con la malla vial para el municipio de Floridablanca

### Ejecutores del proyecto

- Líder: Municipio de Floridablanca
- Ejecutor: Metrolínea y sus equipos sociales, Secretaría de desarrollo social de Floridablanca
- Participantes: Oficina de prensa de Floridablanca y Metrolínea, Secretaría de Tránsito de Floridablanca

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca por conceptos de multas y derechos de tránsito para la construcción de planes de participación y co-creación de proyectos de movilidad sostenible.

### Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 27. META PARA EL PROYECTO DE PARTICIPACIÓN Y GESTIÓN SOCIAL PARA LA MOVILIDAD, INCLUSIVA Y SEGURA**

INDICADOR	LÍNEA BASE 2022	META			
		VICTORIAS TEMPRANAS	2027	2032	2037
Una estrategia anual de participación y gestión social para	0	2 estrategias (una por año) El conocimiento de los líderes del	3 estrategias (una por año) Participación activa de la	5 estrategias (una por año) Participación activa de la	5 estrategias (una por año) Participación activa de la

INDICADOR	LÍNEA BASE 2022	META			
		VICTORIAS TEMPRANAS	2027	2032	2037
una movilidad inclusiva y segura		Plan de Movilidad les permite planear una estrategia de participación y gestión social para una movilidad inclusiva y segura	comunidad como mínimo el 60% de los grupos de interés con participación efectiva	comunidad como mínimo el 60% de los grupos de interés con participación efectiva	comunidad como mínimo el 60% de los grupos de interés con participación efectiva
Número de Jornadas anuales de participación efectiva, teniendo en cuenta que se deben involucrar los diferentes grupos de interés como actores vulnerables, grupos de mujeres, población mayor, LGTBQ+ entre otros	0	4	6 jornadas Donde se buscan los mecanismos de retroalimentación e integración de las propuestas de la comunidad al plan maestro de movilidad	10 jornadas Donde se buscan los mecanismos de retroalimentación e integración de las propuestas de la comunidad al plan maestro de movilidad	10 jornadas Donde se buscan los mecanismos de retroalimentación e integración de las propuestas de la comunidad al plan maestro de movilidad
Una propuesta anual de intervención vinculando a la comunidad en su creación y desarrollo	0		3 intervenciones e Integración de problemáticas y soluciones a procesos de co-creación y aportes en torno a la movilidad de Floridablanca, que permitan la articulación de lo técnico y lo social en el diseño de las propuestas en los diferentes medios de transporte entre ellos ciclo infraestructura e infraestructura peatonal.	5 intervenciones e Integración de problemáticas y soluciones a procesos de co-creación y aportes en torno a la movilidad de Floridablanca, que permitan la articulación de lo técnico y lo social en el diseño de las propuestas en los diferentes medios de transporte entre ellos ciclo infraestructura e infraestructura peatonal.	5 intervenciones e Integración de problemáticas y soluciones a procesos de co-creación y aportes en torno a la movilidad de Floridablanca, que permitan la articulación de lo técnico y lo social en el diseño de las propuestas en los diferentes medios de transporte entre ellos ciclo infraestructura e infraestructura peatonal.

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

### 3.3. Proyectos estratégicos POT

En este capítulo se desarrollan aquellos proyectos cuya articulación con las actualizaciones de los POT es indispensable, por su impacto en el territorio.

Estos proyectos estratégicos POT, se detallan a continuación

**TABLA 28. NIVEL DE FORMULACIÓN PROYECTOS ESTRATÉGICOS POT**

ID	PROYECTOS PLANTEADOS	FORMULACIÓN
P4-A	P4A: Elementos de accesibilidad universal en las obras de construcción y recuperación de andenes de los corredores principales de la red peatonal.	Municipal
P8-A	P8A: Arborización de calles	Municipal
P9-A	P9A: Infraestructura de transporte como elemento para reverdecer el espacio público	Municipal
P12-D	P12D: Mejorar el servicio de TP con una red de cables aéreos.	Municipal
P24-A	P24A: Red Vial de Carga	Municipal
P34-A	P34A: Plan maestro de estacionamientos	Municipal
P7-D	P7D: Sistema de gestión del espacio público	Metropolitano*

*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

*Nota\*: Estos proyectos se pueden encontrar a detalle en el documento a nivel metropolitano*

#### 3.3.1. Programa P4. “Accesibilidad al medio físico”

##### 3.3.1.1. Proyecto P4-A: Elementos de accesibilidad universal en las obras de construcción y recuperación de andenes de los corredores principales de la red peatonal.

El diagnóstico de la infraestructura peatonal del área metropolitana de Bucaramanga arrojó que el 98% de los tramos de la red vial principal con andenes no cuentan con las condiciones adecuadas en términos de accesibilidad universal (Figura 30), lo cual convierte este componente de prioritario desarrollo en el marco de la presente actualización del PMMM. Sumado a este hecho, un andén con las condiciones adecuadas no garantiza un correcto empalme con el acceso a los predios para personas con movilidad reducida. Es en este sentido que las soluciones de accesibilidad a predio se convierten fundamentales para garantizar la conexión de las personas en condición de discapacidad al entorno urbano.

**FIGURA 41. EDIFICIO SIN SOLUCIÓN DE ACCESIBILIDAD A PREDIO**



Fuente: imagen recuperada de camaradirecta.com

La ley estatutaria 1618 de 2013 establece las medidas de inclusión para eliminar toda forma de discriminación por razón de discapacidad. Especialmente, su artículo 14 establece que *“como manifestación directa de la igualdad material y con el objetivo de fomentar la vida autónoma e independiente de las personas con discapacidad, las entidades del orden nacional, departamental, distrital y local garantizarán el acceso de estas personas, en igualdad de condiciones, al entorno físico, al transporte, a la información y a las comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, el espacio público, los bienes públicos, los lugares abiertos al público y los servicios públicos, tanto en zonas urbanas como rurales.”*

Bajo este contexto, la Norma Técnica Colombiana (NTC) provee los lineamientos de los distintos componentes a tener en cuenta en la infraestructura que garantizan el derecho al acceso planteado en la ley. A continuación, se presenta el listado de NTCs con consideraciones importantes para la accesibilidad al medio físico.

**TABLA 29. NORMA TÉCNICA COLOMBIANA - ACCESIBILIDAD AL MEDIO FÍSICO**

AÑO	FECHA	#	TÍTULO NORMA
1997	s.f.	4142	ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO. FÍSICO. SÍMBOLO DE CEGUERA Y BAJA VISIÓN.
1997	6/25/1997	4141	ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO. FÍSICO. SÍMBOLO DE SORDERA E HIPOACUSIA O. DIFICULTAD
1997	s.f.	4140	ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO. FÍSICO. EDIFICIOS, PASILLOS, CORREDORES. CARACTERÍSTICAS GENERALES.
1998	3/18/1998	4349	ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO. FÍSICO. EDIFICIOS. ASCENSORES.
1999	11/24/1999	4695	ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO. FÍSICO. SEÑALIZACIÓN PARA TRÁNSITO PEATONAL EN EL ESPACIO PÚBLICO URBANO.
2000	12/15/2000	4902	ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO. FÍSICO. CRUCES PEATONALES A NIVEL. SEÑALIZACIÓN
2000	12/15/2000	4904	ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO. FÍSICO. ESTACIONAMIENTOS ACCESIBLES.
2001	8/29/2001	4960	ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO. FÍSICO. EDIFICIOS. PUERTAS ACCESIBLES



AÑO	FECHA	#	TÍTULO NORMA
2005	6/29/2005	5351	ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO FÍSICO. PARADEROS ACCESIBLES PARA TRANSPORTE PÚBLICO, COLECTIVO Y MASIVO DE PASAJEROS.
2005	2/23/2005	4144	ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO. FÍSICO. EDIFICIOS, ESPACIOS URBANOS Y RURALES. SEÑALIZACIÓN.
2005	2/23/2005	4279	ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO. FISICO. EDIFICIOS. ESPACIOS URBANOS Y RURALES. VÍAS.
2005	2/23/2005	4201	ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO. FÍSICO. EDIFICIOS. EQUIPAMIENTOS. BORDILLOS, PASAMANOS Y AGARRADERAS
2006	3/22/2006	4774	ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO. FÍSICO. ESPACIOS URBANOS Y RURALES. CRUCES PEATONALES A NIVEL, ELEVADOS O PUENTES PEATONALES Y PASOS SUBTERRÁNEOS.
2008	s.f.	5610	ACCESIBILIDAD AL MEDIO FISICO. SEÑALIZACION TACTIL
2009	s.f.	4901-1	VEHICULOS PARA EL TRANSPORTE URBANO MASIVO DE PASAJEROS PARTE 1: AUTOBUSES ARTICULADOS
2009	10/21/2009	4143	ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO FÍSICO. EDIFICIOS Y ESPACIOS URBANOS. RAMPAS FIJAS ADECUADAS Y BÁSICAS
2012	11/21/2012	4145	ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO. FÍSICO. EDIFICIOS. ESCALERAS.
2012	11/21/2012	4139	ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO. FÍSICO. SÍMBOLO GRÁFICO.

*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

Para dar solución a la situación inicialmente planteada, existen diferentes mecanismos que permiten garantizar la nivelación de las superficies peatonales y de acceso a las edificaciones. Dependiendo de la distancia a compensar, la complejidad en la implementación y los recursos disponibles, se pueden evaluar soluciones como los salva escaleras mecánicos o plataformas elevadoras, entre otros.

#### **FIGURA 42. SOLUCIONES DE ACCESIBILIDAD A PREDIO**

##### **Salvaescaleras mecánico**



*Fuente: imagen recuperada de revistacyt.com.mx*

##### **Rampas**



*Fuente: imagen recuperada de ortopediaymas.com*

##### **Plataformas elevadoras**



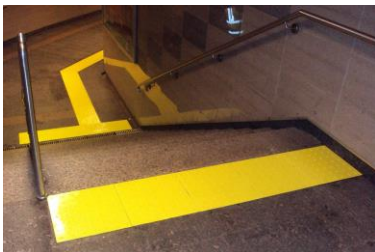
Fuente: imagen recuperada de [gruasyaparejos.com](http://gruasyaparejos.com)

En este sentido, se plantea la implementación de un programa para que los predios públicos y privados con acceso diferente al nivel del espacio público provean elementos de compensación con el fin de garantizar acceso autónomo de las personas en condición de discapacidad.

Por otro lado, si el espacio público cuenta con las condiciones de continuidad de superficie, buen estado de conservación de sus materiales y rampas de acceso en las intersecciones, pero no cuenta con elementos podotáctiles para la ubicación espacial de las personas con visibilidad reducida, se debe proponer la instalación de señalización guía y alerta en plástico, pintura, metal, caucho u otros disponibles en el mercado, sobre las superficies existentes, cumpliendo con la normatividad vigente en sus características y disposición.

**FIGURA 43. ELEMENTOS PODOTÁCTILES SUPERPUESTOS A SUPERFICIES EXISTENTES**

#### Plástico



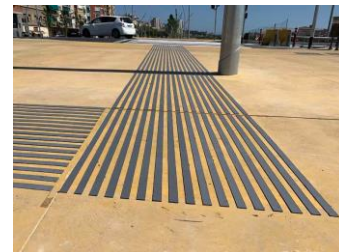
Fuente: imagen recuperada de [sumigran.es](http://sumigran.es)

#### Botones metálicos



Fuente: imagen recuperada de [seguir.com](http://seguir.com)

#### Caucho



Fuente: imagen recuperada de [enzass.com](http://enzass.com)

Con esto se eliminan las barreras actuales que posee la infraestructura peatonal de la ciudad que limitan el desplazamiento autónomo de personas con movilidad reducida. En vista que Floridablanca se encuentra en un constante proceso de renovación, ejecutando obras que intervienen directa o indirectamente los andenes de los corredores principales de la red peatonal, dichas medidas también deben ser tenidas en cuenta en nuevos proyectos.

### Objetivos

- Habilitar el 100% de la red peatonal en los corredores de movilidad con infraestructura que garantice la accesibilidad al medio físico, incluido el segmento de los accesos a predios.

- Proveer acceso sin barreras a la infraestructura del sistema de movilidad de la ciudad.
- Rediseñar y reconstruir el espacio público peatonal en los corredores de movilidad para convertirlos en entornos incluyentes.

### Acciones

- Desarrollar los estudios que permitan diagnosticar y priorizar los tramos y accesos que, por su función, flujos o relevancia, requiera soluciones de acceso a predio particulares.
- Inventariar y diagnosticar del estado actual de la infraestructura peatonal en los corredores principales de la ciudad, verificando el cumplimiento de la normativa de accesibilidad que garantice su funcionalidad para el desplazamiento de personas con movilidad reducida que puedan ser mitigadas a través de medidas puntuales.
- Rediseñar los corredores hallados con deficiencias en las condiciones para la accesibilidad universal, o incluir elementos de mitigación para la nivelación de las superficies.
- Priorizar la rehabilitación/reconstrucción de los corredores que no cumplan a cabalidad los criterios de accesibilidad universal para un desplazamiento autónomo bajo el proyecto P34A (capítulo 3.1.5.1)

### Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirección de infraestructura del AMB
- Ejecutor: Alcaldía de Floridablanca.
- Participantes: Subdirector de Transporte del AMB, Secretaría de Tránsito de Floridablanca

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio para la ejecución de obras de adecuación de la infraestructura vial.
- Recursos del Sistema General de Participaciones – Libre Inversión los cuales componen transferencias de libre destinación que han sido ejecutados por el municipio en infraestructura.
- Recursos por utilidades y rendimientos financieros del municipio para ejecución en infraestructura.
- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte para ejecución de estudios de movilidad y actividades de señalización y demarcación.

## Metas e indicadores

A continuación, se presentan los indicadores respectivos a este proyecto.

**TABLA 30. META PARA EL PROYECTO DE ELEMENTOS DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y RECUPERACIÓN DE ANDENES DE LOS CORREDORES PRINCIPALES DE LA RED PEATONAL**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Kilómetros de corredores intervenidos que garantizan el acceso a predios autónomo para población en condición de discapacidad	0%	Elaborar el estudio de diagnóstico y priorización de medidas de mitigación de accesibilidad universal e intervenir el 20% de tramos priorizados para el municipio de Floridablanca en el 2027	20% de tramos priorizados	Intervenir el 60% de tramos priorizados que garantizan el acceso a predios autónomos para población en condición de discapacidad en el municipio de Floridablanca para el 2032	60% de tramos priorizados	Intervenir el 100% de tramos priorizados que garantizan el acceso a predios autónomos para población en condición de discapacidad en el municipio de Floridablanca para el 2037	100% de tramos priorizados

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

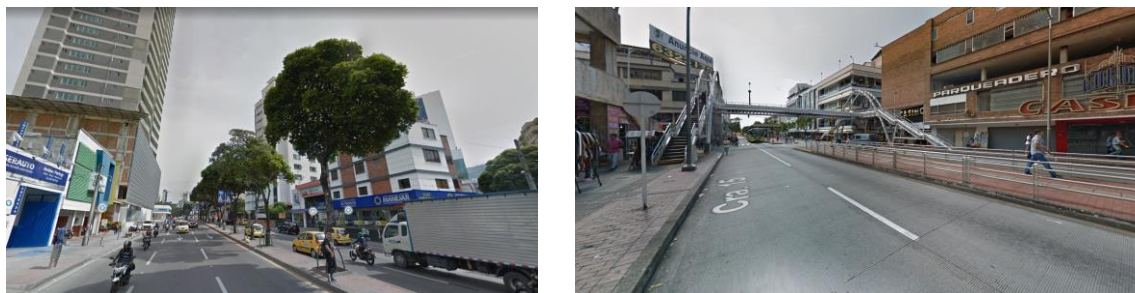
## 3.3.2. Programa P8. “Potenciar la red ambiental con la malla vial”

### 3.3.2.1. Proyecto P8-A: Arborización de calles

Los efectos del cambio climático afectan de manera directa al territorio del área metropolitana de Bucaramanga. Se pronostica que la región aumente su temperatura promedio en 0,9°C a 2040, convirtiéndola en una región cada vez más calurosa, aumentando el riesgo de casos por enfermedades tropicales, con escasez de agua y con reducción de tierras productivas para cultivo. (Vanguardia, 2017)

La red vial principal provee la conexión directa entre los elementos de la estructura ecológica principal de Floridablanca. Sin embargo, debido a la limitación de sección transversal que tienen estos corredores para albergar diferentes franjas funcionales con la mayor capacidad posible, algunos de estos corredores no cuentan con zonas verdes u arborización apropiadas, perdiendo la conectividad de la estructura ecológica principal.

**FIGURA 44. CORREDORES DE MOVILIDAD VERDES**



*Fuente: recuperado de Google Earth*

Partiendo de este escenario, Floridablanca propenderá por el reverdecimiento de sus corredores de movilidad, buscando disminuir el efecto de isla de calor y brindando confort a los usuarios que se movilizan por dicha infraestructura. A saber, entre los principales beneficios de la arborización urbana se encuentran:

- La captación de contaminantes como dióxido de carbono y material particulado (polvo).
- La producción de oxígeno, lo cual ayuda a minimizar el Cambio climático.
- El mejoramiento del clima mediante el control y la regulación de la temperatura ambiente y la velocidad del viento.
- La protección de cuencas y cuerpos de agua, así como también el mejoramiento de suelos dado que evitan su erosión.
- La provisión de nicho y hábitat para fauna silvestre especialmente las aves.
- El mejoramiento paisajístico, estético, cultural y simbólico.
- La valorización de la propiedad privada y del espacio público. (El Tiempo, 2008)

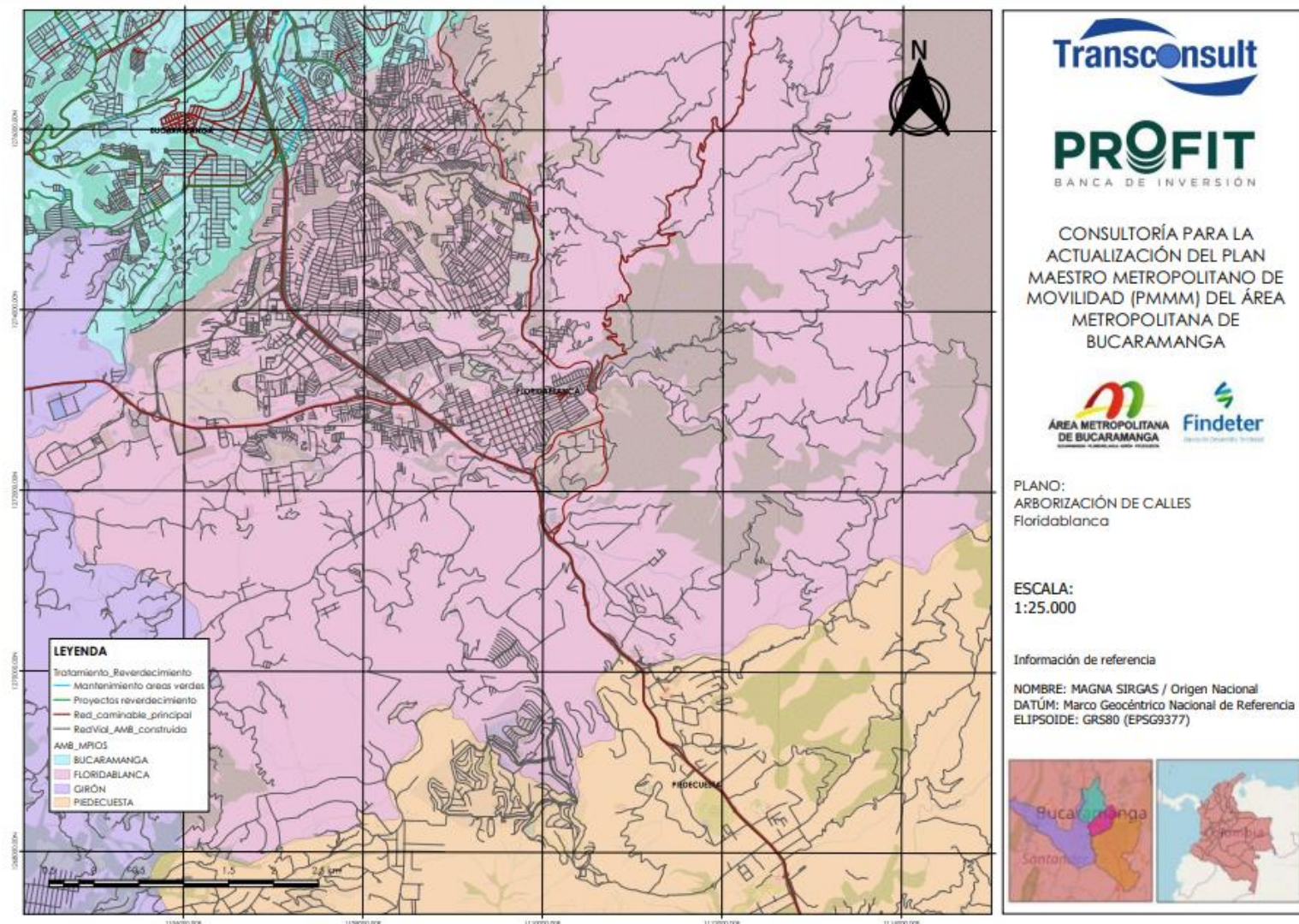
Desafortunadamente no se contó con información de arborización en el municipio, por lo cual la priorización debe llevarse a cabo a través de diagnósticos posteriores.

Bajo este contexto, en los corredores existentes que ya se encuentran consolidados, se deben realizar diagnósticos y ejecutar acciones que permitan mantener la arborización y zonas verdes existentes, e incluso incorporar nuevas zonas de arborización en separadores, isletas, espacios residuales, entre otros, con el fin de ampliar al máximo la cobertura vegetal.

A continuación (ver Figura 45, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P8A\_FLO\_Reverdecimiento), se presentan los segmentos de la red vial principal para reverdecimiento:



**FIGURA 45. SEGMENTOS DE LA RED VIAL PRINCIPAL PARA REVERDECIMIENTO**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult con base en información secundaria y primaria

Igualmente, desde los nuevos proyectos de infraestructura Vial y de transporte que se ejecuten, se debe priorizar la incorporación de vegetación nativa, amplias zonas verdes y garantizar la conectividad de los elementos de estructura ecológica principal existente con los propuestos.

### Objetivos

- Reducir el riesgo e impacto del cambio climático en el municipio de Floridablanca.
- Reverdecer el entorno construido de Floridablanca.
- Diagnosticar el estado actual de las especies arbóreas en los corredores de la Red Vial de Floridablanca.
- Planear, priorizar, diseñar y ejecutar proyectos de reverdecimiento de los corredores de la red vial de Floridablanca.
- Generar los lineamientos de reverdecimiento de corredores de movilidad de Floridablanca.

### Acciones

- Ejecutar los estudios para desarrollar el manual de arborización para el municipio de Floridablanca, que consignará los lineamientos del desarrollo de proyectos que incluyan zonas verdes y arborización.
- Priorizar y ejecutar proyectos de reverdecimiento de la red vial principal del municipio de Floridablanca.
- Incorporar la arborización de calles en todos los nuevos proyectos vial es del municipio de Floridablanca.
- 

### Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirección de infraestructura del AMB
- Ejecutor: Alcaldía de Floridablanca
- Participantes: Secretaría de tránsito de Floridablanca, subdirector de transporte del AMB

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio para inversión en obras de infraestructura vial.
- Recursos del Sistema General de Participaciones – Libre Inversión como recurso de libre destinación que ha sido ejecutado en infraestructura del municipio.

- Recursos por utilidades y rendimientos financieros del municipio para inversión en infraestructura.
- Sobretasa Ambiental por inversión en protección del medio ambiente y desarrollo sostenible de la infraestructura del municipio.

### Metas e indicadores

A continuación, se presentan los indicadores respectivos a este proyecto

**TABLA 31. METAS PARA EL PROYECTO DE ARBORIZACIÓN DE CALLES**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Documento diagnóstico y priorización de proyectos de reverdecimiento elaborado para el municipio de Floridablanca	0	Realizar un documento diagnóstico y con priorización de proyectos de reverdecimiento para el municipio de Floridablanca en el año 2027	1	Realizar un documento diagnóstico y con priorización de proyectos de reverdecimiento para el municipio de Floridablanca en el año 2032	1	Realizar un documento diagnóstico y con priorización de proyectos de reverdecimiento para el municipio de Floridablanca en el año 2037	1
Proyectos de reverdecimiento ejecutados en el municipio de Floridablanca		Ejecutar 15 km de los proyectos de reverdecimiento para el 2027	15 km	Ejecutar 30 km de los proyectos de reverdecimiento para el 2032	30 km	Ejecutar 61 km de los proyectos de reverdecimiento para el 2037	61 km

*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

### 3.3.3. Programa P9. “Vegetalización de la infraestructura de transporte público”

#### 3.3.3.1. Proyecto P9-A: Infraestructura de transporte como elemento para reverdecer el espacio público

La infraestructura de transporte dispone de importantes áreas en el entorno urbano del área de Floridablanca, lo cual presenta una valiosa oportunidad para incluir zonas vegetales que mejoren el entorno construido. La incorporación de mayor cantidad de vegetación en ambientes urbanos tiene beneficios como el embellecimiento de calles, la mejora de la calidad ambiental y el acercamiento de la población a la naturaleza, incluso a veces logrando incrementar la biodiversidad de algunas zonas.

Al respecto, existen diferentes estrategias que pueden ser aplicadas en la infraestructura de transporte masivo que aportan al objetivo de reverdecimiento. A continuación, se plantean las más representativas:

**Corredores verdes:** a lo largo de los corredores, ciertas superficies que no son objeto de tránsito por parte de los vehículos de transporte pueden ser acondicionadas con coberturas vegetales que permitan la permeabilidad del agua de escorrentía al suelo, ayudando como elemento de biorretención o franja de infiltración que mitigue el impacto de las lluvias en el entorno urbano del área metropolitana de Bucaramanga. La implementación de esta estrategia debe venir gestionada desde los proyectos de infraestructura de transporte desarrollados a nivel de diseño, ya que su incorporación en los tramos Vial requiere la coordinación de múltiples áreas de la ingeniería.

**Cubiertas verdes en paraderos:** a pesar de ser un elemento particular dentro de la infraestructura de transporte, los paraderos con cubiertas verdes presentan la oportunidad de mitigar el efecto de isla de calor, aumentar la biodiversidad y mejorar la calidad del aire y el agua, entre otros. Su desarrollo técnico debe ser coordinado e industrializado con los proveedores de mobiliario urbano, y debe ser incluido de manera directa al manual de espacio público vigente para el municipio.

**Cubiertas y muros verdes en edificaciones:** Las ciudades actuales son como grandes paraguas de asfalto y hormigón, y su impermeabilidad genera que el agua no pueda drenar y completar su ciclo natural. A esto se deben en gran parte de las inundaciones urbanas, las cuales podrían combatirse generando superficies permeables al agua. En este sentido, las cubiertas y muros verdes retienen las aguas pluviales y posibilitan su liberación paulatina hacia los desagües o zonas de biorretención (Clarín, 2016).

Por otro lado, otra problemática es el efecto llamado "Isla de Calor", a través del cual las ciudades absorben el calor durante el día, pero no logran disiparlo durante las horas nocturnas. Tanto los espacios verdes como los cursos de agua transforman la energía solar a partir de la fotosíntesis y la evaporación. Debido a esto, la generación de cubiertas verdes sobre las edificaciones urbanas se constituye en una medida de gran utilidad para mitigar esta problemática.

Los principales beneficios de las cubiertas y muros verdes se enumeran a continuación:

1. Incrementan el aislamiento térmico.
  - a) Son excelentes aislantes térmicos.
  - b) Reducen los efectos de isla de calor sobre las ciudades.
  - c) En viviendas se desarrollan hasta 8°C menos en verano y 10°C más en invierno.
2. Incrementan el aislamiento acústico.
  - a) Son aislantes acústicos naturales.
  - b) En viviendas mejoran el aislamiento acústico hasta en 8dB, mejorando la calidad de vida sus habitantes.
3. Aumentan la vida útil del techo.
  - a. Las cubiertas verdes protegen losas y membranas del daño solar, extendiendo su vida útil.
4. Purifican el aire.



- a) 200 m<sup>2</sup> de cubierta verde producen el oxígeno necesario para que viva una familia tipo.
5. Retención y purificación de aguas pluviales.
  - a) Recuperan el ciclo natural del agua, evitando inundaciones.
  - b) Filtran partículas contaminantes como SO<sub>2</sub>, productos de la lluvia ácida.
6. Generación de espacio verde.
  - a) Las cubiertas verdes son una clara respuesta a la falta de espacios verdes en las ciudades.
7. Captura de partículas contaminantes.
  - a) Capturan partículas causantes de enfermedades respiratorias.
  - b) Reducen la contaminación ambiental.

**Pavimentos permeables:** son pavimentos, continuos o modulares, que dejan pasar el agua a través de él y permiten que ésta se infiltre por el terreno o sea captada y retenida en capas subsuperficiales para su posterior reutilización o evacuación (Abellán, 2016).

Existen diversas tipologías de superficies permeables, entre las que se encuentran: Pavimentos continuos de cualquier tipo de mezcla porosa (asfalto, hormigón, resinas, etc.), césped, césped reforzado, gravas, bloques impermeables con juntas permeables, bloques y baldosas porosos, pavimento de bloques impermeables con huecos rellenos de césped o grava, pavimento de bloques impermeables con ranuras sin relleno alguno, o pavimento de bloques porosos. Estos últimos, también denominados pavimentos modulares, se componen por una capa superficial formada por módulos de hormigón, ladrillo o plástico reforzado que poseen una serie de huecos que los atraviesan de arriba abajo que pueden rellenarse con tierra o césped.

Este tipo de técnica de drenaje urbano sostenible puede utilizarse para áreas drenantes inferiores a 4 hectáreas con pendientes inferiores al 2-5%. La distancia hasta el nivel freático ha de ser superior a los 1,2 metros y la capacidad de infiltración del suelo de 1,2 mm/hora o mayor.

El exceso de agua se controla mediante un desagüe diseñado con dicho objetivo. La misión de los geotextiles en este tipo de pavimentos es primordial puesto que actúan como filtro, separación o como refuerzo estructural.

Estos pavimentos permeables se emplean en zonas con baja intensidad de tráfico, calles residenciales, zonas de aparcamiento, etc., no estando recomendados en zonas industriales, gasolineras o lugares en los que se acumulan cantidades de metales pesados nada despreciables.

Entre sus ventajas y beneficios se puede rescatar:

- Reducen los picos de caudal disminuyendo el riesgo de inundación aguas abajo.
- Reducción de los efectos de la contaminación en el agua de escorrentía.
- Pueden ser usados en zonas de alta densidad poblacional.
- Reducción de la necesidad de realizar excavaciones profundas para colocación de sistemas de drenaje convencionales, lo que optimiza presupuestos.



- Gran flexibilidad en diseño y tipos.
- Se pueden usar como parte de un sistema en línea en aquellos lugares donde la infiltración del agua puede conllevar problemas.
- Permiten un doble uso del espacio, por lo que no es significativa su ocupación en suelo.
- Reducen o eliminan la presencia de desagües y colectores.
- Eliminan el encharcamiento superficial.
- Son resistentes a la falta de mantenimiento.

**Vegetalización interior:** la vegetación representa una alternativa muy eficaz en el diseño de interiores que promueve ambientes más adecuados y habitables, ayudando en la convivencia y la realización de actividades humanas (Durán, 2016).

Al respecto, el uso de vegetación como elemento de decoración y diseño de interiores ofrece otras ventajas además de ambientar, tales como:

- Mejorar la Acústica  
Una pared con enredaderas, una hilera con grandes macetas, ventanales con plantas colgando o cualquier otra modalidad que instale vegetación en un espacio interior garantiza una mayor absorción acústica que evitará el rebote de sonidos.
- Regular la temperatura  
Como seres vivos capaces de conservar la humedad que contienen, las plantas también hacen posible la regulación de temperatura en un espacio cerrado y permite mantener la frescura que un ambiente bien balanceado necesita.

**FIGURA 46. EJEMPLOS DE VEGETALIZACIÓN E INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**

**Corredores verdes**



*Fuente: recuperado de inhabitat.com*

**Cubiertas verdes en Estaciones**

**Cubiertas verdes en Paraderos**



*Fuente: recuperado de flickr.com*

**Cubiertas verdes en Patio - Talleres**



Fuente: recuperado de smartcitiesworld.net

### Muros vivos



Fuente: recuperado de greenroofs.com

### Pavimentos Permeables



Fuente: recuperado de unicoasfaltos.es



Fuente: recuperado de ttc.ca

### Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible



Fuente: recuperado de repositorio.uisek.edu.ec

### Vegetalización interior



Fuente: recuperado de centropolismedellin.com

En tal sentido, Floridablanca propenderá por la implementación de infraestructura que incorpore elementos vegetales, tales como zonas verdes, arborización, cubiertas verdes, muros verdes, zonas de captación y retención de aguas lluvia, SUDS, etc. Su implementación deberá ser evaluada en Patios, Talleres, Terminales, Estaciones, Paraderos, Corredores, Centros de Intercambio Modal, Centros de Control de Operaciones, entre otros.

### Objetivos

- Incorporar elementos vegetales a la infraestructura de movilidad de Floridablanca.
- Diagnosticar la actual infraestructura de movilidad para incorporar el componente de vegetalización a la misma.
- Planear, priorizar, diseñar y ejecutar proyectos de reverdecimiento de la infraestructura de transporte público de Floridablanca.

## Acciones

- Implementar la visión de reverdecimiento en los diseños de nueva infraestructura de transporte.
- Desarrollar la guía de lineamientos de reverdecimiento en infraestructura de transporte para Floridablanca.

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirección de transporte del AMB
- Ejecutor: Metrolínea, secretarías de infraestructura de Floridablanca
- Participantes: Dirección de tránsito de Floridablanca, Secretaría de salud y ambiente de Floridablanca y Bucaramanga, secretaría de planeación de Floridablanca

## Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio para inversión en obras de infraestructura vial.
- Recursos del Sistema General de Participaciones – Libre Inversión como recurso de libre destinación que ha sido ejecutado en infraestructura del municipio.
- Recursos por utilidades y rendimientos financieros del municipio para inversión en infraestructura.
- Sobretasa Ambiental por inversión en protección del medio ambiente y desarrollo sostenible de la infraestructura del municipio.

## Metas e indicadores

A continuación, se presentan los indicadores respectivos a este proyecto:

**TABLA 32. METAS PARA EL PROYECTO INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE COMO ELEMENTO PARA REVERDECER EL ESPACIO PÚBLICO**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Estudio de factibilidad y priorización implementado para los proyectos de	0	Elaborar el estudio de factibilidad y priorización implementado para los	1		0		0

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
reverdecimiento de la infraestructura de transporte		proyectos de reverdecimiento de la infraestructura de transporte					
Proyectos de reverdecimiento priorizados ejecutados en los estudios de factibilidad	0		0	Ejecutar el 50% de los proyectos de reverdecimiento priorizados ejecutados en los estudios de factibilidad para el 2032	50%	Ejecutar el 100% de los proyectos de reverdecimiento priorizados ejecutados en los estudios de factibilidad para el 2037	100%

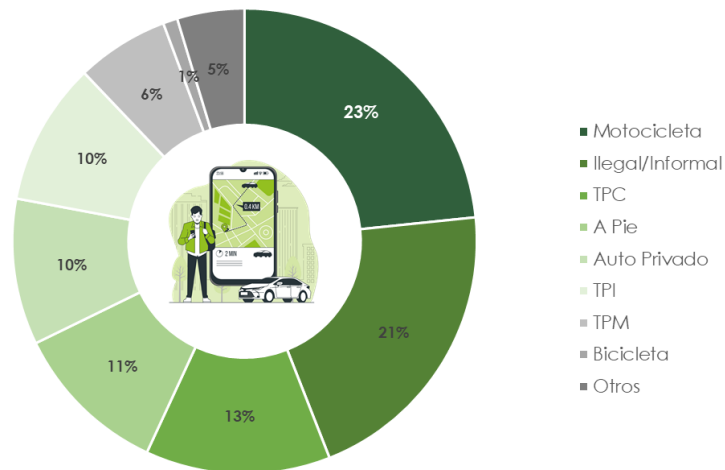
Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.3.4. Programa P12. “Optimizar la operación del transporte público.”

Para garantizar la competitividad del transporte público de pasajeros se hace indispensable mejorar la prestación del servicio que lo convierta en un modo atractivo para la población, esto bajo los principios de integración modal, accesibilidad, sostenibilidad, seguridad y eficiencia.

Como se puede apreciar en la Figura 47 uno de los medios más utilizados en la ciudad es el informal (incluye mototaxi, plataformas, bicitaxi, taxi colectivo, etc.) con un 21% de los viajes del municipio y donde tan solo el 19% corresponde a los viajes en Transporte público Colectivo y Masivo, esta situación enfatiza la necesidad de propender por una mejora y optimización del Transporte público que permita mejorar la oferta y el servicio prestado principalmente a los habitantes de Floridablanca y los municipios restantes del Área.

**FIGURA 47. REPARTO MODAL - FLORIDABLANCA**

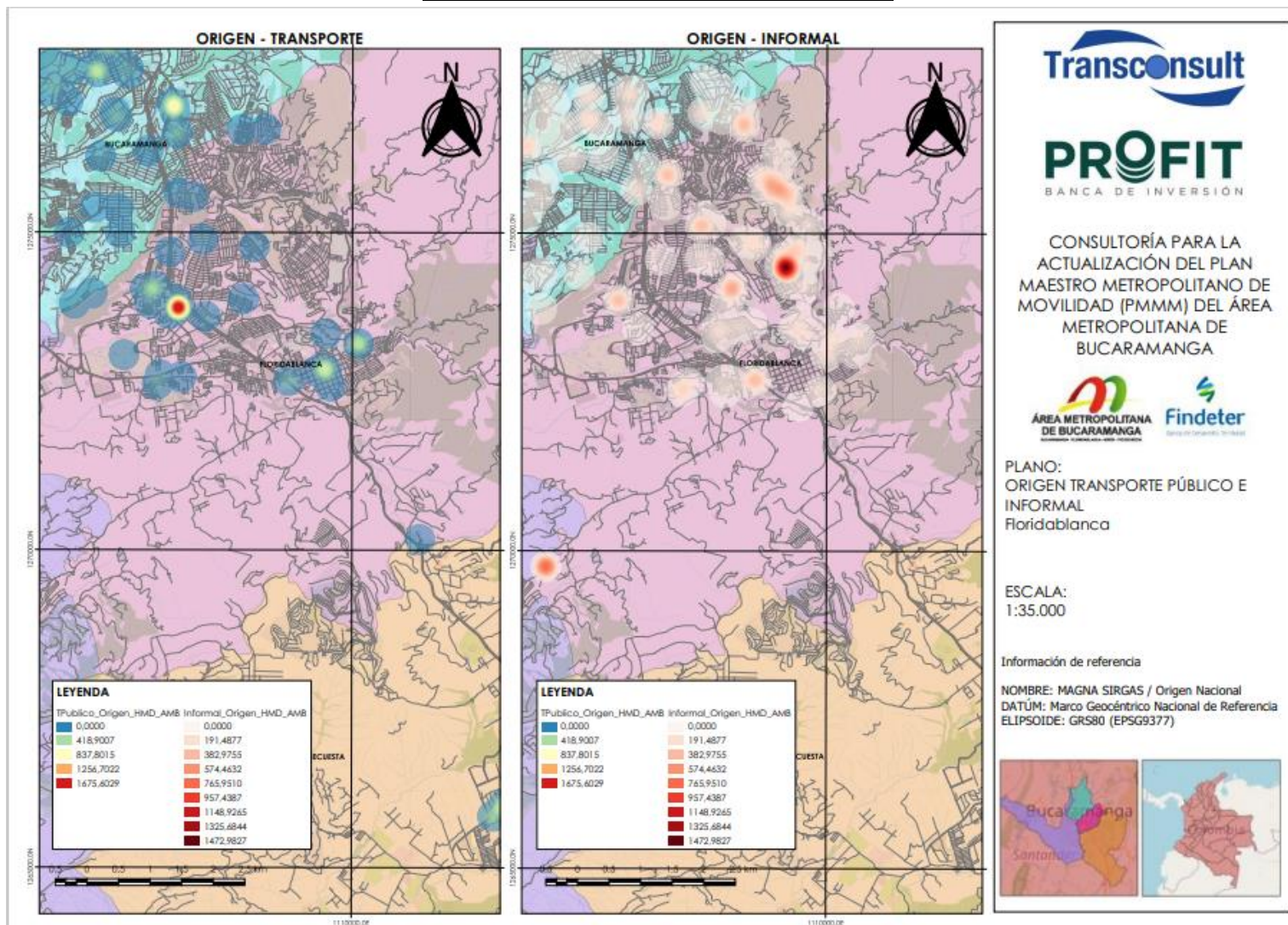


*Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult a partir de EODH 2021*

En la Figura 48 y Figura 49, se puede ver los principales centros atractores y generadores de viajes del transporte público y de modos informales, a estos últimos el objetivo es generar una migración hacia el uso del transporte público mediante la optimización y mejora del servicio prestado.



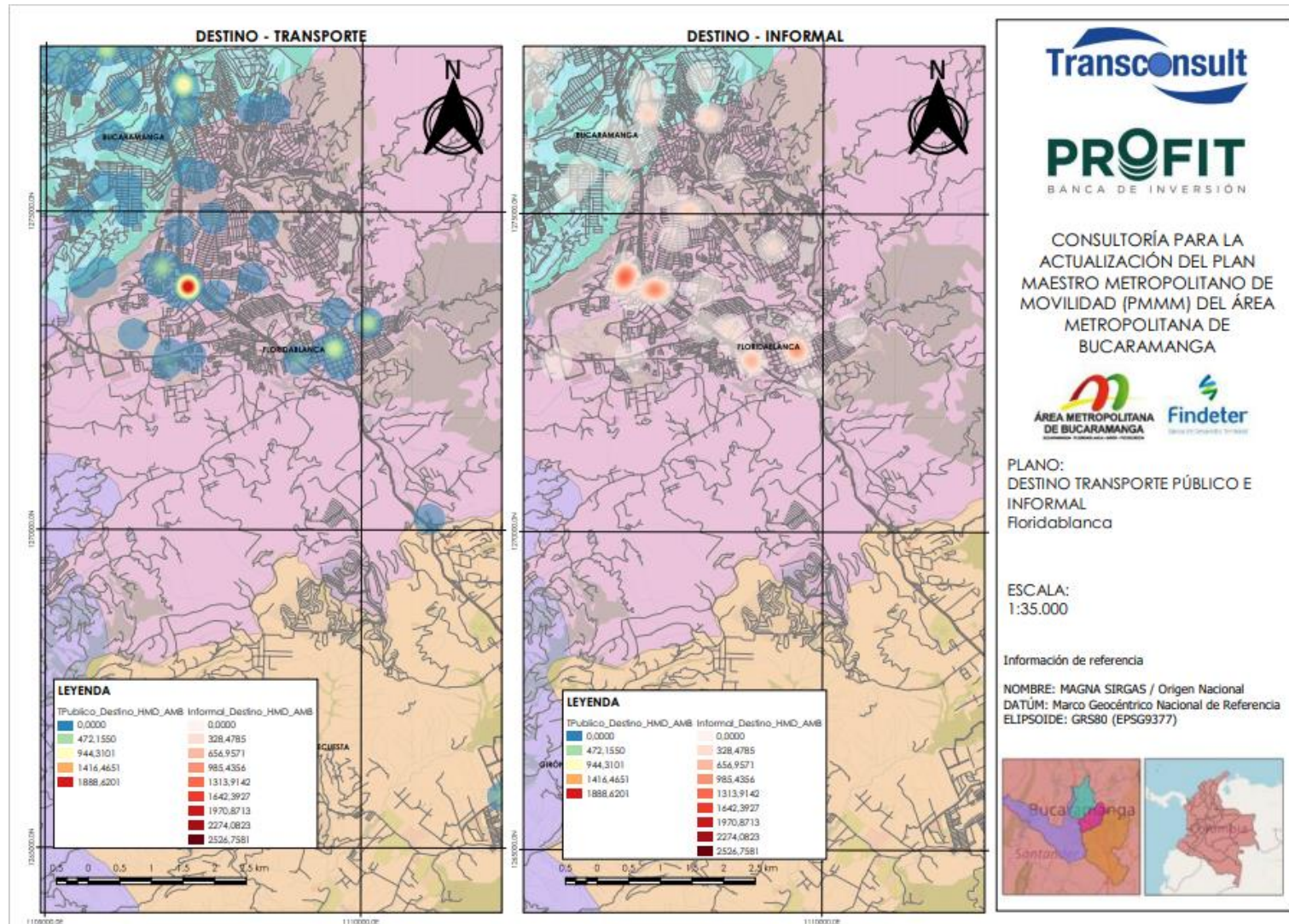
**FIGURA 48. GENERACIÓN VIAJES FLORIDABLANCA**



Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult a partir de EODH 2021



**FIGURA 49. ATRACCIÓN VIAJES FLORIDABLANCA**



Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult a partir de EODH 2021

### 3.3.4.1. Proyecto 12-D: Mejorar el servicio de TP con una red de cables aéreos

La respuesta a bajos niveles de calidad del servicio público asociados a falta de cobertura, bajas frecuencias y problemas funcionales de las empresas prestadoras del servicio, sumado a esto, sectores de la ciudad presentan condiciones geográficas de altas pendientes y difícil acceso, con carencias de espacio público e infraestructura de transporte básica. La red vial tiende a ser insuficiente en aspectos cualitativos y cuantitativos como kilómetros pavimentados, anchos de carril, radios de giro óptimos y demás características de infraestructura necesaria para poder suplir el servicio de transporte público de manera eficiente. Esto ha llevado a la búsqueda de soluciones de transporte que logren brindar accesibilidad a esta población, por esta razón se han presentado modos de transporte alternativos que ayuden en la mitigación de la falencia presentada, en este caso trazados opcionales de sistemas de cable aéreos en el POT y DOTM. Su objetivo principal es “analizar las alternativas identificadas de líneas de trazado de cable para la ciudad de Floridablanca para su priorización en etapas de prefactibilidad que propendan por mejorar la calidad del sistema público de pasajeros”.

En la Figura 50 (se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P12D\_FLO\_ATCable), se indican el trazado incluidos el DOTM en los cuales se presentan para el municipio de Floridablanca una posible línea de cable sobre la cumbre, esta línea de trazado estaría conectando esta zona que tiene alta pendiente con la red principal de conexión con el resto de los municipios del Área Metropolitana de Bucaramanga y mejorar las condiciones de viajes de la población, en la Tabla 33 se presenta los datos principales.

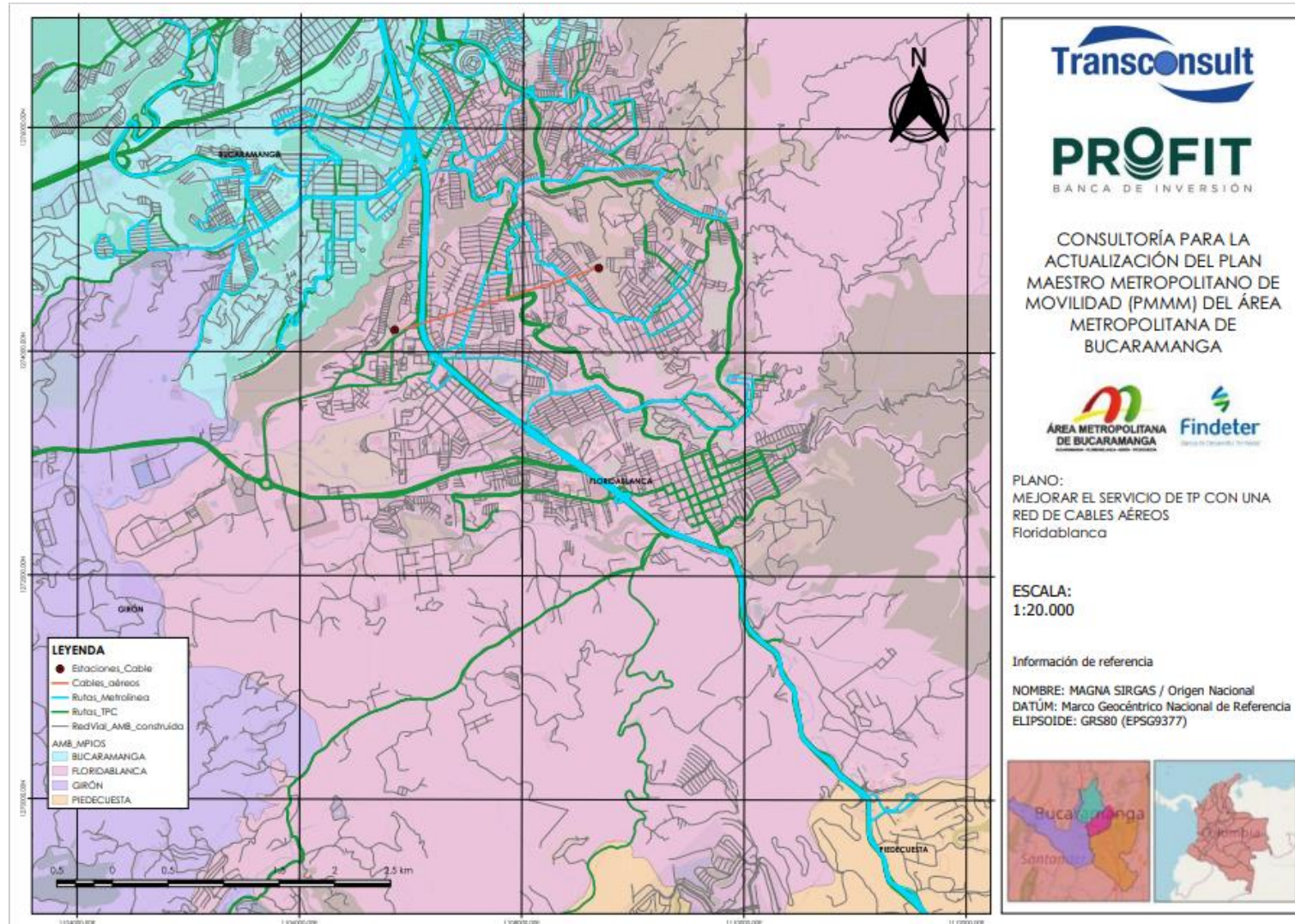
**TABLA 33. METAS PARA EL PROYECTO INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE COMO ELEMENTO PARA REVERDECER EL ESPACIO PÚBLICO**

ID	LÍNEA DE CABLE	MUNICIPIO	LONGITUD APROXIMADA (KM)
1	La cumbre - El bosque	Floridablanca	1,8

*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*



**FIGURA 50. ALTERNATIVAS DE TRAZADO DE CABLE AEREO EN LA CIUDAD DE FLORIDABLANCA**



Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

La figura anterior (se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P12D\_FLO\_ATCable) resalta los cables propuestos, la conexión que potencialmente tendrían frente al sistema existente de transporte Metrolínea y la demanda expresada en orígenes de viajes de usuarios del transporte público y los usuarios de transporte ilegal quienes serían parte de la demanda potencial que podría tener un sistema de cables aéreos.

La priorización de las líneas de cable planteadas por el POT y por DOTM deben ser resultado de la evaluación de diferentes elementos que componen la integralidad del proyecto, en diferentes etapas de prefactibilidad y factibilidad.

## Objetivo

- Ofrecer una alternativa de transporte público de alta calidad con bajas emisiones y que garantice la accesibilidad de la población en zonas de difícil acceso.

## Acciones

- Desarrollar el estudio de prefactibilidad. Es la fase inicial que debe desarrollarse para potenciales desarrollos futuros. Su objetivo principal es generar una visión general del escenario actual frente a un potencial escenario con el proyecto estimado implementado. El desarrollo de la prefactibilidad debe ser con información secundaria.

Para el caso del cable el contenido que debe tener una etapa de prefactibilidad deberá ser al menos el descrito a continuación:

- Descripción del proyecto
  - Demanda asociada al cable
  - Metodología
  - Área de influencia
  - Demanda Cable
  - Viajes generados y atraídos en área de influencia del cable
  - Hora de máxima demanda del cable
  - Demanda potencial por estaciones
  - Demanda por turismo
  - Ajuste de la demanda potencial del cable
  - Proyecciones de demanda del cable
  - La etapa de factibilidad es la etapa en la cual se busca orientar las decisiones definitivas del proyecto que resulte con la terminación de las etapas preoperativas y definitivas y de paso a etapas constructivas y de operación.
- El desarrollo de la fase de factibilidad es posterior a ver la viabilidad del proyecto descrito en la etapa de prefactibilidad, esta fase debe comprender al menos las siguientes componentes:



- Estudios de localización
- Estudio de tránsito
- Levantamiento topográfico
- Estudio de suelos
- Estudio ambiental
- Estudio social
- Estudio de gestión de predios
- Estudio arquitectónico
- Planteamiento electromecánico
- Estudios de ingeniería

El desarrollo de la factibilidad debe ser a partir de información primaria que brinde una menor incertidumbre a la hora de toma de decisiones. Con el desarrollo de estas etapas las acciones que se habrán de haber llevado a cabo como mínimo son:

- Evaluación demanda potencial alternativas de trazado
- Identificación conexión sistema de transporte público
- Cobertura Transporte público
- Análisis de zonas de desarrollo urbano

### **Ejecutores del proyecto**

- Líder: Director del AMB
- Ejecutor: Etapa pre-inversión Subdirector de transporte del AMB. Etapa de inversión Alcaldía de Floridablanca.
- Participantes: Subdirector de infraestructura del AMB, Secretarías de planeación de Floridablanca.

### **Fuentes de financiación**

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Recursos de cofinanciación nacional por desarrollo de sistemas de transporte público.
- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio como fuente de inversión para los estudios de estructuración requeridos.
- Recursos de funcionamiento por desarrollo propio de la entidad de los estudios requeridos en función de la capacidad del personal contratado.
- Al momento de la implementación del sistema se pueden generar recursos con cargo a los usuarios mediante la tarifa del servicio, con la cual se recuperan los costos de inversión y operación de la infraestructura. Así mismo, se pueden generar

recursos privados mediante el desarrollo por contratos de concesión o de Asociación Público-Privada para la implementación de las líneas de cable, ante el resultado de los estudios de prefactibilidad y factibilidad.

### Metas e indicadores

En la Tabla 34 se presentan las metas propuestas que pretenden en un corto plazo realizar los estudios de prefactibilidad de una línea de cable, que se recomienda se realice sobre la línea del cable del norte, que ofrece concentraciones de viajes sobre las zonas altas, tiene una posible conexión directa con el portal norte y se consolida como una de las zonas de posibles acciones de proyectos orientados al transporte. Una segunda línea se plantea ser evaluado a mediano plazo y su viabilidad deberá determinarse de acuerdo con las condiciones que se esté presentando.

**TABLA 34. META PARA EL PROYECTO DE ALTERNATIVAS LINEA DE CABLE**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Estudio de prefactibilidad realizado para las líneas de cable aéreo	0	Elaborar 2 estudios de prefactibilidad para las líneas del cable aéreo para el 2027	2				
Estudio de factibilidad realizado para las líneas de cable aéreo				Elaborar el estudio de factibilidad para las líneas del cable aéreo para el 2032	1		
Línea de Cable Aéreo implementada en Floridablanca						Construir e implementar la línea del Cable aéreo para el municipio de Floridablanca en el año 2037	1

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.3.5. Programa P24. “Garantizar condiciones operativas de corredores de carga”

Este programa pretende fortalecer la conexión regional de los corredores a través de los cuales se transporta la carga, tanto a nivel metropolitano como al interior del municipio de Floridablanca, para lo cual, a partir del Plan Vial definido para el Área Metropolitana de

Bucaramanga, se definieron los corredores logísticos para el transporte de carga regional y de paso, así como los corredores para transporte de reparto interurbano.

Para la definición de los corredores logísticos, se tuvieron en cuenta los proyectos viales incluidos en el POT, dependiendo de su estado actual se clasificaron en Consolidados, como aquellos que se encuentran construidos y no requieren intervención, en Existentes como aquellos que se encuentran construidos, pero requieren mejoramiento y, por último, en los corredores proyectados.

Además de los corredores logísticos, este programa incluye la definición de aquellas zonas del municipio de Floridablanca que requieren la implementación de zonas de carga, por encontrarse en sectores consolidados donde se concentran establecimientos comerciales y presentan ocupación del espacio público, las cuales fueron identificadas en el diagnóstico realizado al municipio de Floridablanca.

Se complementa la infraestructura para el transporte de carga, con la optimización de los centros logísticos, la distribución de la carga local y la microdistribución para zonas con tránsito restringido, que para el caso de Floridablanca, puede estar definido inicialmente, para el centro histórico del municipio.

El desarrollo de este programa se puntualizó en tres proyectos:

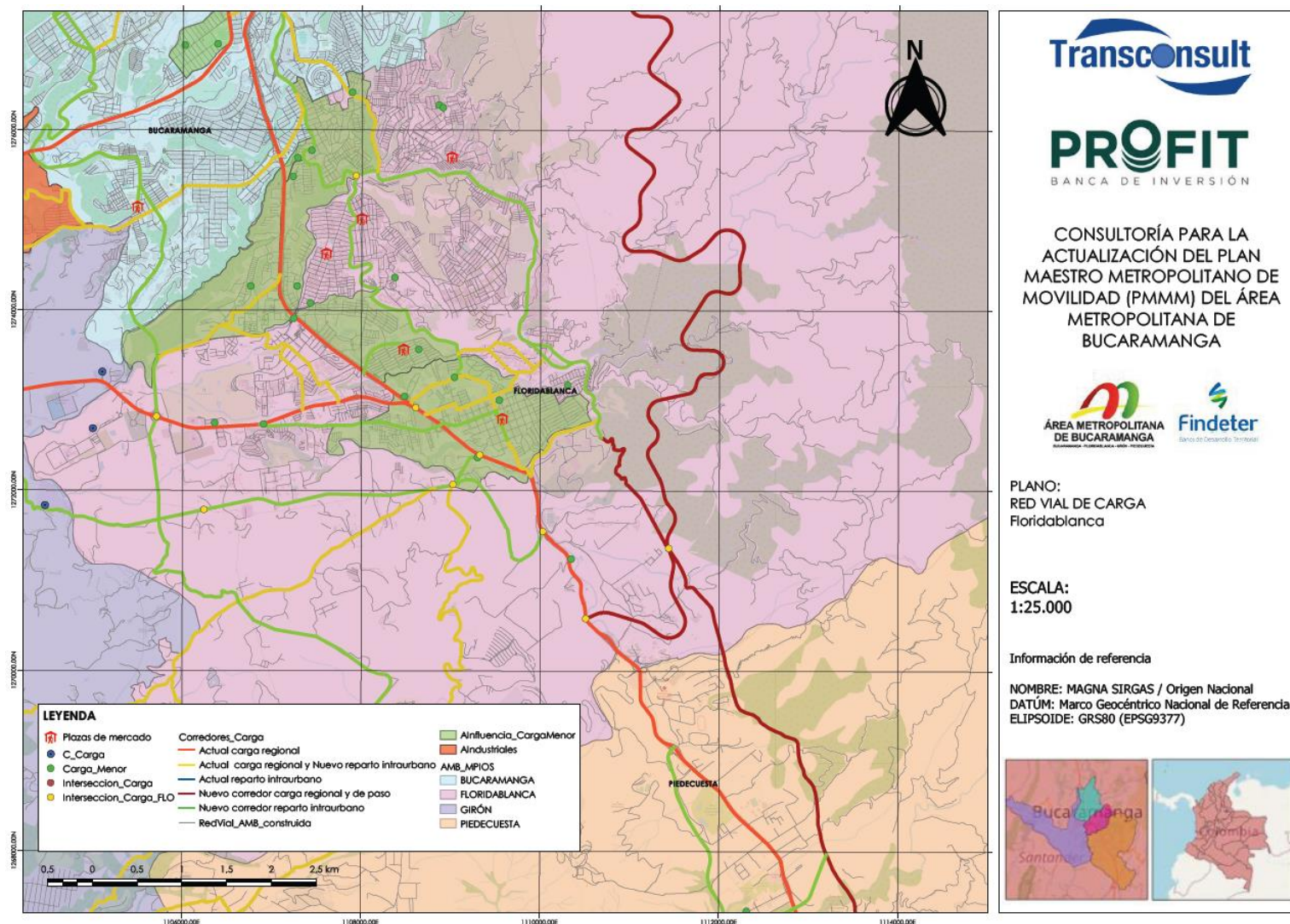
- Red Vial de Carga
- Optimizar la operación de centros logísticos y su infraestructura especializada
- Optimizar distribución de carga local y la Microdistribución en zonas de tránsito restringido

### 3.3.5.1. Proyecto P24-A: Red Vial de Carga

En el diagnóstico realizado para el municipio de Floridablanca, se Identificaron los centros de distribución de mercado y otros establecimientos de carga menor, así como los corredores que permiten la conexión a nivel regional y nacional y las vías a través de los cuales se están movilizando la carga local.

De acuerdo con lo anterior, en la Figura 51 (se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P24A\_FLO\_RVCarga) se presenta la estructura del proyecto denominado Red de Carga Vial, definiendo los corredores logísticos, tanto existentes como proyectados, para el transporte y la distribución para la carga de paso, la de consumo interno o local y la microdistribución en vías urbanas con tráfico restringido, buscando el fortalecimiento de la conexión regional y urbana a través de la adecuación de la infraestructura vial existente, que garantice la operación de los vehículos de carga, considerando parámetros geométricos y de señalización y demarcación vial, así como la jerarquía vial, la velocidad y el tamaño de los vehículos.

**FIGURA 51. RED VIAL DE CARGA**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult



En la Figura 51 se muestra el plan vial para carga, el cual está conformado por los siguientes tipos de corredores viales, algunos de los cuales ya se encuentran consolidados y otros corresponden a proyectos futuros o en ejecución:

- **Carga Regional y de paso:** estos corredores están conformados por aquellas vías que pertenecen a la malla vial arterial con carácter metropolitano y a corredores perimetrales, que serán destinados para la conexión a nivel regional con el municipio de Floridablanca y para la carga de paso.
- **Carga Regional:** estos corredores están conformados por vías que pertenecen a la malla vial arterial con carácter metropolitano, a corredores perimetrales y a los de conexión interurbana, que sirven para conectar a nivel regional el municipio de Floridablanca.
- **Reparto Intraurbano:** corresponde a aquellos corredores que pertenecen a la malla vial arterial con carácter metropolitano, los de conexión interurbana y perimetrales, a través de los cuales se realiza el reparto dentro del municipio.
- **Carga Regional y Reparto Intraurbano:** están conformados por vías que pertenecen a la malla vial arterial con carácter metropolitano y a corredores de conexión interurbana, que sirven para conectar a nivel regional el municipio de Floridablanca y para la carga interna.

Así mismo, en la Figura 51 se observan áreas demarcadas que corresponden a aquellas que presentan vocación industrial, donde se localizan centros logísticos en funcionamiento; también se identificaron áreas de influencia con concentración de centros de distribución de mercado y otros establecimientos de carga menor, donde se pueden encontrar condiciones de microdistribución en vías urbanas con tráfico restringido.

### Objetivos:

Los objetivos planteados para el desarrollo del proyecto son los siguientes:

- Conectar y fortalecer el municipio de Floridablanca a nivel regional y urbano.
- Reducir los flujos de tráfico de carga en la zona urbana con destino a otras ciudades de la región y el país.
- Establecer los corredores viales logísticos y categorizarlos de acuerdo con el tipo de carga a transportar (carga pesada, carga local y microdistribución).
- Promover el mejoramiento de los corredores existentes por los cuales circulan vehículos de carga actualmente a partir del diagnóstico de las condiciones de operación.
- Brindar condiciones adecuadas de operación para la circulación de camiones en los proyectos viales futuros de acuerdo con la jerarquía vial y al tipo de corredor logístico.
- Proponer lineamientos para el manejo de vías urbanas con tráfico restringido para la microdistribución de carga en las áreas de influencia que cuentan con carga menor.



## Acciones

A continuación, se presentan las acciones que deben ser seguidas para lograr los objetivos del proyecto.

### 1. Establecer los corredores logísticos de acuerdo con su categorización y al tipo de carga que puede movilizar

A partir del plan vial para el municipio, se establecieron los corredores logísticos de carga incluidos en la Tabla 35, donde se observa si son existentes, proyectados o en desarrollo y su estado de avance. La priorización del mejoramiento o de su construcción estará sujeta a los resultados del modelo de transporte que se encuentra en desarrollo.

**TABLA 35. CORREDORES DE LA RED VIAL DE CARGA**

NOMBRE	CATEGORÍA	PERFIL VIAL	ESTADO	AVANCE	VÍA LOGISTICA
Circunvalar de Mensulí	Perimetral	Tipo 2	Proyectada	Diseño Fase II - ANI	Nuevo corredor para transporte carga regional y de paso
Autopista Bucaramanga - Floridablanca (sector viaducto García Cadena - cruce anillo vial)	Conexión interurbana	Tipo 1	Consolidada	Existente	Actual para transporte de carga regional
Autopista Floridablanca - Piedecuesta	Conexión interurbana	Tipo 1	Existente - Mejoras	Existente	Actual para transporte de carga regional
Carretera antigua Floridablanca	Conexión interurbana	Tipo 7	Existente - Mejoras	Diseño Fase I	Nuevo corredor para transporte reparto intraurbano
Corredor vial del valle del Río Frío	Conexión interurbana	Tipo 6	Proyectada	Diseño Fase I APP	Nuevo corredor para transporte reparto intraurbano
Transversal oriental	Perimetral	Tipo 7	Existente - Mejoras	Existente	Nuevo corredor para transporte reparto intraurbano
Anillo vial Floridablanca - Girón	Conexión interurbana	Tipo 1	Existente - Mejoras	Existente	Actual para transporte de carga regional
Troncal Norte - Sur (Anillo vial - Circunvalar de Guatiguará)	Conexión interurbana	Tipo 3	Proyectada	Idea de proyecto	Nuevo corredor para transporte reparto intraurbano

Corredor vial del valle del Río Frío	Conexión interurbana	Tipo 6	Proyectada	Diseño Fase I APP	Nuevo corredor para transporte reparto intraurbano
Transversal oriental (sector circunvalar Cerros - cruce Zapamanga Calle 126)	Arterial con carácter metropolitano	Tipo 7	Existente - Mejoras	Existente	Nuevo corredor para transporte reparto intraurbano
Transversal oriental	Perimetral	Tipo 7	Proyectada	Tramo Proyectado	Nuevo corredor para transporte reparto intraurbano
Conexión C1-C2 Bucaramanga - Cúcuta por Helechales	Perimetral	Tipo 6	Proyectada	Diseño Fase II - ANI	Nuevo corredor para transporte carga regional y de paso
Troncal Norte - Sur Tramo 6	Conexión interurbana	Tipo 3	Consolidada	Tramo Consolidado	Nuevo corredor para transporte reparto intraurbano
Troncal Norte - Sur Tramo 6	Conexión interurbana	Tipo 3	Proyectada	Proyectada	Nuevo corredor para transporte reparto intraurbano

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

## 2. Reglamentar los corredores autorizados a la circulación de vehículos de carga, teniendo en cuenta el tipo de corredor logístico

La clasificación y jerarquización vial logística planteada, se debe articular con una reglamentación que considere los siguientes lineamientos:

- Los corredores para transporte carga regional y de paso, teniendo en cuenta que corresponden a vías de la malla vial arterial con carácter metropolitano y a corredores perimetrales, permiten mayor velocidad operacional (entre 60 y 80 Km/h) y vehículos de carga de mayor tamaño (mayores a 4 ejes), por lo tanto, se puede determinar que algunos operen sin restricción de horario de circulación, especialmente aquellos que son de carácter perimetral, sin embargo, debe prohibirse realizar actividades de carga y descarga sobre estos corredores´.
- Los corredores de reparto intraurbano, al pertenecer a la malla vial arterial con carácter metropolitano, de conexión interurbana y perimetrales, permiten una velocidad operacional reglamentada entre 50 y 60 Km/h, vehículos de carga entre 2 y 4 ejes, deben operar con horarios de restricción de circulación en horas de máxima demanda y prohibir realizar actividades de carga y descarga.

## 3. Verificación de condiciones de operación de corredores logísticos e intersecciones actualmente construidos y acciones de mejoramiento

A partir de la definición de la clasificación de los corredores logísticos y al tipo de carga asociada (regional, de paso e intraurbana), se encuentra necesario que, tanto a los corredores como a las intersecciones, se realice la verificación de parámetros geométricos, tales como radios de giro, sección de la calzada, gálibos de los puentes vehiculares y peatonales que lo atraviesan, entre otros; los cuales deberán estar acordes con el tipo de vehículo de carga permitido para el tipo de corredor.

En caso de no presentar estas condiciones, se deberá priorizar el mejoramiento de las condiciones de operación, teniendo en cuenta la importancia de la vía o de la intersección. Las intervenciones de mejoramiento pueden comprender acciones mínimas de bajo costo y acción rápida, como la implementación de señalización y/o demarcación vial, la reconfiguración geométrica de baja escala (adecuación de esquinas de intersecciones, intervención de isletas o separadores), la prohibición de circulación de camiones de algunas categorías o tonelaje, como las más importantes.

Los corredores actualmente construidos y que fueron definidos como logísticos, se relacionan a continuación:

- Autopista Bucaramanga - Floridablanca (sector viaducto García Cadena - cruce anillo vial)
- Autopista Floridablanca - Piedecuesta
- Carretera antigua Floridablanca
- Transversal oriental
- Anillo vial Floridablanca - Girón
- Transversal oriental (sector circunvalar Cerros - cruce Zapamanga Calle 126)
- Troncal Norte - Sur Tramo 6

#### **4. Estudios y diseños que contemplen condiciones de operación adecuadas para corredores logísticos a construir**

Para los proyectos nuevos de infraestructura que se construyan, se deberá contar con diseños viales que garanticen la operación de los vehículos de carga, de acuerdo con la jerarquización y la clasificación del Plan Vial de Carga, teniendo en cuenta considerando parámetros como:

- La velocidad operacional del corredor
- El tipo de vehículo de carga que permite
- Las secciones viales propuestas deben garantizar anchos de andén de 3,5 m
- Debe contar con retornos y/o radios de giro en intersecciones apropiados para el tipo de vehículos
- Los puentes que crucen el corredor deben garantizar gálibos mínimos de 4 m.

La priorización de los corredores a mejorar y a construir deberá estar orientada a garantizar la conectividad de los corredores logísticos a través de la construcción de nuevos tramos e intersecciones viales; especialmente de aquellos que soportan el plan vial de carga. Los corredores que se encuentran proyectados corresponden a:

- Circunvalar de Mensulí

- Corredor vial del valle del Río Frío
- Troncal Norte - Sur (Anillo vial - Circunvalar de Guatiguará)
- Corredor vial del valle del Río Frío
- Transversal oriental
- Conexión C1-C2 Bucaramanga - Cúcuta por Helechales
- Troncal Norte - Sur Tramo 6

##### **5. Lineamientos para el manejo de corredores para microdistribución en zonas de tráfico restringido**

Las áreas de influencia de carga menor definidas, se concentran básicamente en sectores consolidados, donde no es posible realizar adecuación de las vías para la circulación de vehículos de carga de más de dos ejes y teniendo en cuenta que, en algunas zonas consolidadas del municipio de Floridablanca, se plantean vías para tráfico restringido y/o la peatonalización de vías, se encuentra necesario plantear lineamientos que permitan la continuidad de las actividades logísticas de microdistribución de carga menor.

- En cada área de carga menor identificada, se debe realizar el inventario de los establecimientos comerciales existentes y sus necesidades de estacionamiento para vehículos de carga y la tipología empleada.
- Realizar un inventario de bahías existentes, susceptibles de ser convertidas en zonas de carga temporales.
- Establecer zonas de carga en vías de malla vial local o intermedia, que cuenten con volúmenes vehiculares bajos y/o reglamentar los horarios autorizados para el uso de las zonas de carga.
- En caso de no contar con la posibilidad de ubicar zonas de carga en la vía pública, puede recurrirse a realizar convenios con parqueaderos públicos fuera de vía o a promover el uso de vehículos no motorizados para realizar la microdistribución.
- Restringir el parqueo en vía, tanto para camiones como para vehículos particulares. Con esta medida se garantiza que en estas áreas donde se encuentran establecimientos de carga menor, no hagan uso del espacio público para realizar las actividades de cargue y descargue que ocasionen congestión.

Las áreas de carga menor identificadas dentro del municipio de Floridablanca corresponden a:

- Av. Floridablanca a Carrera 35 entre Calle 105 y Calle 117
- Calle 29 a Calle 27 entre Carrera 12 y Carrera 22
- Av. Floridablanca a Vía Antigua Floridablanca entre Calle 48 y Calle 3
- Zona centro Calle 3 a Calle 7 entre Carrera 7 y Carrera 11

Se deberán priorizar las áreas que cuenten con mayores niveles de congestión y parqueo en vía, que representen mayor potencialidad de mejora con menor inversión de recursos.

##### **Ejecutores del proyecto**

- Líder: Director del AMB
- Ejecutor: Subdirector de transporte del AMB
- Participantes: Alcaldía de Floridablanca, Secretaría de Planeación de Floridablanca, Secretaría municipal de infraestructura de Floridablanca

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio para inversión en obras de infraestructura vial.
- Recursos del Sistema General de Participaciones – Libre Inversión como recurso de libre destinación que ha sido ejecutado en infraestructura del municipio.
- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca por inversión en actividades de señalización y demarcación, en el marco del análisis de seguridad vial en los corredores.
- Recursos por conceptos de utilidad y rendimientos financieros, los cuales se han ejecutado en inversión en infraestructura.
- Recursos de cofinanciación departamental los cuales han fondeado la inversión en infraestructura del municipio.
- Contribución de Valorización por los beneficios generados por el proyecto de intervención vial, el cual puede generar recursos importantes de inversión atados al avalúo de los predios beneficiados por las intervenciones en un carácter de paridad socioeconómica frente a los estudios de factibilidad del riego por capacidad de pago de la población.

### Metas e indicadores

Las metas para los corredores logísticos a corto, mediano y largo plazo para el municipio de Floridablanca se incluyen a continuación:

**TABLA 36. META PARA EL PROYECTO DE RED VIAL DE CARGA**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Kilómetros del corredor logístico existente mejorados / adecuados	0	Intervenir 13,23 km con mejoras para los corredores logísticos existentes en el municipio de Floridablanca en el año 2027	13,23 km	Intervenir 11,54 km con mejoras para los corredores logísticos existentes en el municipio de Floridablanca en el año 2032	11,54 km		



INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Kilómetros del corredor logístico nuevo desarrollado	0					Desarrollar 18,81 km del corredor logístico nuevo en el municipio de Floridablanca para el año 2037	18,81 km
Cantidad de áreas de influencia de carga menor intervenidas	0	Intervenir 1 área de influencia de carga menor en el municipio de Floridablanca en el año 2027	1	Intervenir 2 áreas de influencia de carga menor en el municipio de Floridablanca en el año 2032	2	Intervenir 4 áreas de influencia de carga menor en el municipio de Floridablanca en el año 2037	4

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.3.6. Programa P34. “Gestión de estacionamientos en Floridablanca”

Una de las estrategias que permiten tener un uso racional y eficiente del suelo y de la infraestructura es la gestión de los estacionamientos en el municipio, que permita bajar los niveles de congestión, disminuir la contaminación ambiental generada por fuentes móviles y permita gestionar adecuadamente la demanda en la ciudad.

Actualmente Floridablanca presenta altos porcentajes de uso del vehículo privado que deben ser controladas mediante implementación de medidas restrictivas del uso del vehículo privado, gestión y control del uso del espacio público por parqueo y definición de fuentes o estrategias de financiación a partir de la gestión y demanda de estacionamientos en la ciudad.

Los proyectos asociados a este programa corresponden a:

- Plan maestro de estacionamientos
- Parqueaderos disuasorios

#### 3.3.6.1. Proyecto P34-A: Plan maestro de estacionamientos.

Considerando el vertiginoso aumento del uso del vehículo particular que representa más del 10% del total de los viajes (un 33,6% si tomamos en cuenta a las motocicletas) realizados en el municipio de Floridablanca, las malas prácticas sobre el uso de la vía pública y la necesidad de generación de nuevas fuentes de financiación para el transporte

público se genera la necesidad de plantear estrategias que promuevan el uso racional del vehículo automotor privado mediante la gestión de la oferta y demanda de estacionamientos en vía y fuera de vía que garantice el intercambio modal y la promoción de modos no motorizados y el transporte público.

Los objetivos que se buscan con el plan maestro de estacionamientos son:

- Desincentivar el uso de vehículo particular, mediante política tarifaria de los estacionamientos

Los lineamientos de la política tarifaria del sistema de estacionamientos deberán estar orientados a desincentivar el uso de vehículo particular y promover el cambio modal a modos más sostenibles, mediante la gestión tarifaria del sistema de estacionamientos. En ese sentido, la tarifa deberá promover ocupaciones óptimas del sistema de estacionamientos, tanto en vía como fuera de vía.

Así, la estrategia se articulará en dos vías: la primera que busca desincentivar el uso de transporte privado, y la segunda, orientada a promover el aumento de la demanda de transporte público, mediante la contribución de recursos generados por el sistema de estacionamientos.

- Gestionar y controlar los estacionamientos en vía mediante implementación de zonas estacionamiento regulado, zonas amarillas y zonas de carga

Se prevé que es necesario la implementación de zonas donde se permite el estacionamiento de vehículos en vía a cambio de un pago por el uso de estos espacios públicos.

Las Zonas de Parqueo Pago permiten que el espacio público tenga un uso adecuado y eficiente, organizan la movilidad, reducen la congestión vehicular y generan recursos públicos para fortalecer el Sistema de Transporte de la ciudad

La selección y priorización de estos lugares deberá ser establecida a través de una evaluación de elementos como:

- Demanda de estacionamientos.
- Uso del suelo.
- Clasificación y Perfiles viales
- Seguridad vial.
- Registro histórico de comparendos por estacionamiento
- Operación del transporte público.
- Acceso a edificaciones de primer nivel de importancia (hospitales, estaciones de bomberos, estaciones de policía, edificios gubernamentales, etc.).

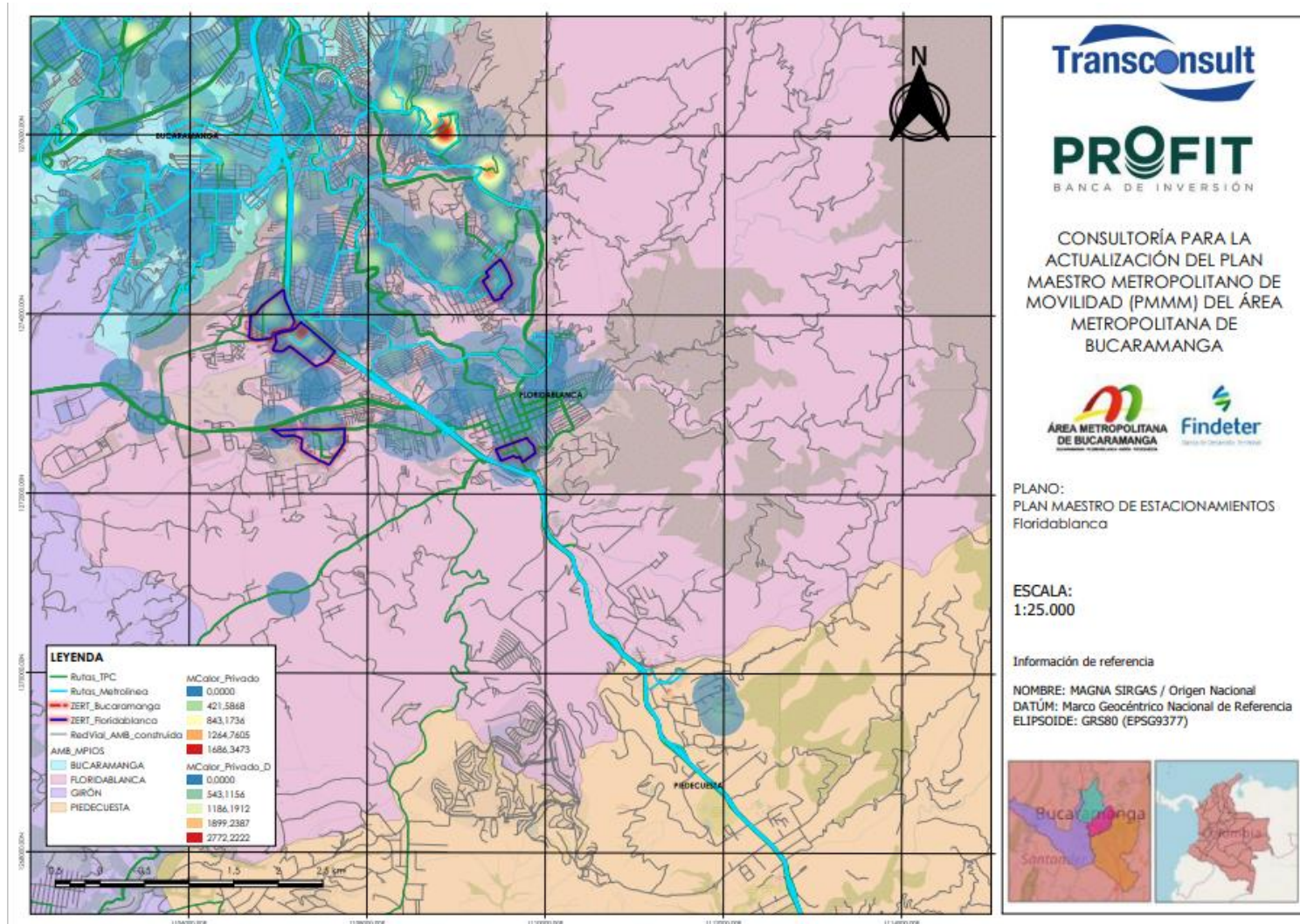
Actualmente el municipio de Floridablanca no cuenta con estudios para la determinación de planes zonales de zonas de estacionamiento regulado transitorio ZERT. En la Tabla 37 se presentan zonas potenciales de ubicación determinadas con base a la demanda del transporte privado resultado de la matriz de viajes origen destino realizado durante la etapa de diagnóstico, áreas de actividad de usos del suelo, rutas de transporte público de pasajeros y la red principal, adicionalmente en la Figura 52 se presenta la ubicación espacial de cada una de las áreas a ser evaluadas.

**TABLA 37. ZONAS POTENCIALES IMPLEMENTACIÓN ZERT**

ZONA	UBICACIÓN	
1	Norte	Calle 200 entre anillo vial Girón y Prados de laurentia
	Sur	Carrera 14
	Este	Carrera 14
	Oeste	Carrera 12
2	Norte	Avenida Floridablanca entre calle 27 y Calle 34
	Sur	Carrera 24 entre calles 35 y calle 37
	Este	Calle 34 entre carrera 24 y autopista Floridablanca
3	Norte	Calle 27 entre avenida Floridablanca y carrera 22
	Sur	Calle 15b entre calle 28 y carrera 22
	Este	Avenida Floridablanca entre calle 27 y Calle 29
	Oeste	Carrera 22 entre avenida Floridablanca y Calle 15b
4	Norte	Calle 9 entre carrera 6 y carrera 10
	Sur	Calle 204 entre carrera 8 y Carrera 10
	Este	Carrera 10 entre calle 9 y calle 204
	Oeste	Carrera 6 entre calle 9 y calle 204

*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

**FIGURA 52. REGULACIÓN ESTACIONAMIENTOS EN VÍA**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

Estos estudios deberán incluir los siguientes parámetros dentro del análisis de cada uno de los sectores en mención:

- Marco institucional normativo, y legal.
- Diagnóstico, que incluya análisis urbanístico, infraestructura vial, oferta y demanda de estacionamiento en vía y fuera de vía, red de rutas del transporte público y condiciones de tráfico sobre la red.
- Análisis de oferta y demanda de estacionamiento en la zona que incluya la caracterización socioeconómica de la población usuaria.
- Análisis del componente tarifario. En este apartado deberá realizarse ejercicios que contengan, tarifa base, ubicación espacial de los estacionamientos, tipo de estacionamiento, ocupación de los estacionamientos, Análisis de elasticidad obtenido mediante encuestas realizadas en campo, que permitirán determinar la tolerancia al pago por parte de los usuarios.

Las zonas amarillas y zonas de carga serán presentadas a detalle en los proyectos de Red Vial de Carga y Zonas Amarillas.

- Utilizar tecnología en la gestión de estacionamientos. Los sistemas de información al usuario cobran importancia dado que mantienen actualizados a los usuarios sobre las condiciones de funcionamiento en los sistemas de transporte, de tal manera que permiten a los usuarios desarrollar buenas prácticas en la planeación de su cotidianidad.

Mediante la implementación de la plataforma tecnológica se espera poder obtener información en tiempo real que permita caracterizar los niveles de ocupación de los estacionamientos, generando registros temporales que permitan a la entidad encargada implementar medidas para la gestión de la demanda en la ciudad. Además, el monitoreo servirá de insumo principal para transmitir la información de disponibilidad a los usuarios del aplicativo móvil destinado para la gestión de información al usuario.

La organización del uso del espacio público y específicamente de la infraestructura vial, requiere implementar herramientas que contribuyan a minimizar la congestión derivada del estacionamiento irregular en vía. Por ende, establecer zonas de estacionamiento regulado es útil para contribuir a la reducción del uso de este a través de implementación de tarifas y esquemas de control y fiscalización efectivos

Sus metas deberán ser:

- Mejorar las condiciones de la movilidad
- Recuperar el espacio público y la capacidad vial.
- Regular y gestionar el parqueo indebido
- Implementar mecanismo de información al usuario
- Herramienta para la planificación y gestión de la movilidad
- Ofrecer mejores niveles de servicio de estacionamiento público a la población.



- Controlar, gestionar y promover medidas de control del tránsito.
- Concebir el estacionamiento regulado en vía como una fuente de financiación al transporte público de pasajeros. Los recursos deberán ser destinados para: subsanar costos de operación del proyecto, al mantenimiento de la infraestructura vial de las Zonas de estacionamiento regulado y a la implementación de nuevas zonas. Los excedentes se destinarán al mejoramiento del Sistema de Transporte.
- Otras fuentes de financiamiento. El plan deberá implementar en su estructuración parqueaderos disuasorios, estos buscan ofrecer una alternativa de cambio modal y generar recursos para el sistema, además de convertirse en una medida de captación de demanda para modos más sostenibles de transporte

### **Ejecutores del proyecto**

- Líder: Subdirector de transporte del AMB
- Ejecutor: Secretaría de tránsito de Floridablanca.
- Participantes: Secretaría de Planeación, Secretaría de infraestructura del AMB.

### **Fuentes de financiación**

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio para inversión en obras de infraestructura requeridas a partir del proyecto, así como la ejecución de los estudios para la elaboración de los planes de estacionamiento.
- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca para los estudios requeridos por los planes de estacionamiento y zonas reguladas.
- Los estudios pueden ser atendidos también por el personal capacitado de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca, siendo atendido el gasto por recursos de funcionamiento en personal ya contratado.
- Los sistemas de parqueaderos en vía pueden atender al recaudo de recursos por la Tasa por el Derecho de Parqueo, la cual estaría destinada en un porcentaje a atender los costos de construcción, dotación, mantenimiento y operación del sistema.

### **Metas e indicadores**

Las metas para el proyecto del Plan Maestro de Estacionamientos se encuentran a continuación:

**TABLA 38. META PARA EL PROYECTO PLAN MAESTRO DE ESTACIONAMIENTOS**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Estudio zonas locales ZERT	0	Elaborar el estudio para implementar 12 zonas locales ZERT para el 2027	12	Implementar zonas locales ZERT	12		
Elaboración estudio plan maestro de estacionamientos	0			Elaborar el estudio de plan maestro de estacionamientos para el municipio de Floridablanca en el año 2032	1	Implementar el estudio maestro de estacionamientos para el municipio de Floridablanca en el año 2037	1

*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

### 3.4. Proyectos viales

Previo a desarrollar la propuesta que se relacionan con la red de infraestructura vial, se presenta la base metodológica y consideraciones para la categorización de cada segmento vial, sin que esta clasificación sea una restricción ante la adaptación de cada elemento ante las condiciones cambiantes del territorio y uso del suelo por donde transcurren.

El desarrollo de la propuesta del plan vial basa su teoría en la clasificación presentada en el documento de la AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials), “A Policy of Geometric Design of Highway and Streets” (Green Book); donde en su primer capítulo (Highway functions) se definen los criterios para jerarquizar el sistema vial como su función, uso y por último, dedicándole un apartado especial, la capacidad.

En el presente ítem se desarrolla dicha metodología definiendo en primer lugar la función y el uso de la infraestructura vial, junto con la definición de cada uno de los elementos de dicha jerarquización.

En segundo lugar, se presentan las secciones transversales, elementos fundamentales para la definición del tercer componente de clasificación de la metodología AASHTO del sistema vial (capacidad vial). En dichas secciones se definen las características geométricas de las zonas de circulación mínimas tanto de los modos motorizados como de los no motorizados, brindando consideraciones para sus etapas posteriores de diseño.

En el tercer lugar, se analizan las intersecciones, jerarquizándolas de acuerdo a las vías que confluyen en dicho punto. En este numeral se dan indicaciones de tipología de intersecciones dependiendo de las necesidades definidas en la jerarquización vial – Movilidad y/o Accesibilidad- y de las características particulares de los flujos que convergen.

#### **Jerarquización vial: clasificación y criterios de prevalencia de la red vial**

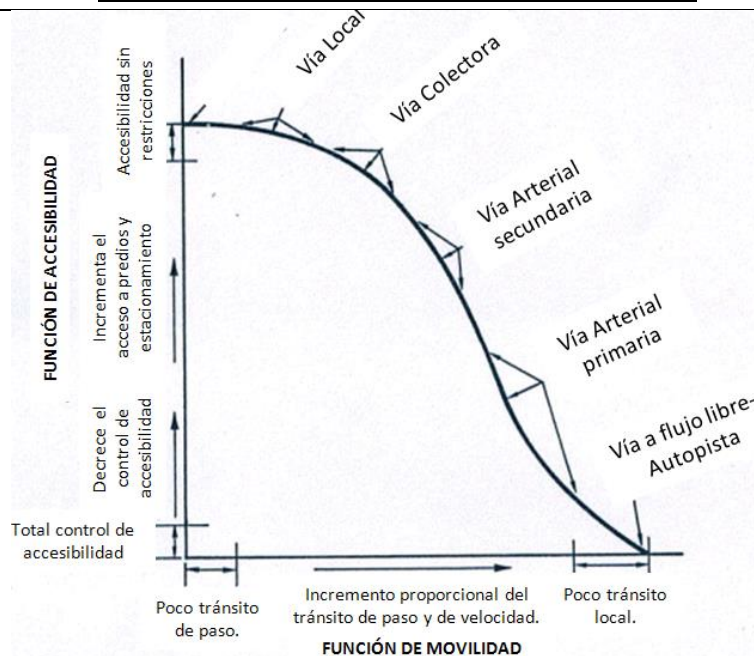
Entre los elementos que determinan la funcionalidad de las vías se resaltan los siguientes ya que permiten caracterizar a escala regional y urbana la red vial.

- Grado de movilidad y accesibilidad.
- Características del flujo (Velocidad de operación.)
- Tipo del tránsito y restricciones de circulación.
- Conexiones y articulación de la red.
- Uso del suelo colindante.
- Vehículo de diseño.

#### ***Grado de movilidad y accesibilidad***

Para una mejor atención a las necesidades de desplazamiento de la población, es recomendable que se analice con un enfoque sistémico la jerarquización de las vías, donde las funciones de acceso y movilidad asuman proporciones variables. Las facilidades que suministran de carácter o tipo de servicio son clasificadas dentro del mismo sistema funcional para posteriormente, combinar todos los sistemas que forman una red que refleja las características de servicio de las vías de comunicación.

**FIGURA 53. FUNCIONALIDAD DE LAS DIFERENTES VÍAS**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult en base al Geometric highway design manual-AASHO.

### **Características del flujo y velocidad de operación**

La velocidad de operación (enmarcada en las condiciones del flujo vehicular según la funcionalidad) es la velocidad máxima que se puede mantener en una sección específica de una vía en condiciones seguras de circulación, cuando la configuración del diseño geométrico de la vía rija. Una vez seleccionadas todas las características pertinentes de la vía se deben relacionar a dicha velocidad para obtener una red vial balanceada. Algunas características como curvas horizontales y verticales, elevación y distancia de visibilidad, se encuentran directamente relacionadas con esta velocidad.

La velocidad de operación, la longitud del viaje, la necesidad de acceso a las propiedades adyacentes y el uso del suelo circundante son factores interdependientes que al enmarcarlos en los subsistemas viales se reconoce una interacción entre ellos.

Las grandes longitudes de viaje y altas velocidades de operación caracterizan las vías regionales de primer orden, mientras que las velocidades reducidas, los viajes de poca duración y el acceso a propiedades son características de las vías secundaria, terciarias o locales. El promedio entre estos factores es lo que caracteriza a las colectoras.

No obstante lo anterior, los dos principios rectores que deben prevalecer en la conformación de la infraestructura vial, y por ende en la definición de la velocidad de diseño son la seguridad y accesibilidad, lo que conlleva a que cada elemento de la infraestructura deba cambiar sus características según las condiciones y contexto por donde transcurren.

### **Tipo de tránsito y restricciones de circulación**

La tipología del tránsito, la restricción de circulación y el uso del suelo colindante son factores que determinan el uso de la vía y las condiciones esperadas en los diferentes

horizontes de planeación para cada vía según el uso designado a esta. Adicionalmente, estos factores permiten reconocer la necesidad de definir características de diseño geométrico especiales relacionados con las características del flujo vehicular: pacificación en algunos tramos viales, priorización de un actor vial sobre otro, entre otros aspectos.

### ***Conexión y articulación de la red vial***

En este aspecto se caracteriza la interacción entre las partes que conforman el sistema vial haciéndolo organizadamente, de tal forma que desarrolle la función asignada a cada vía. Es necesario restringir y regular la articulación entre algunos subsistemas pues al permitirle el grado de accesibilidad y/o movilidad que se les asigna inicialmente variaría.

### ***Función y uso de la red vial***

La clasificación según la función de la red vial puede definirse como un sistema que basa su teoría en dos características de servicio básico: accesibilidad a espacios urbanos colindantes al corredor y movilidad/conectividad de zonas urbanas, creando esta última los intercambios, de personas y bienes, entre las diversas actividades que se desarrollan en el territorio.

Debido a las diferentes características de los movimientos que se realizan en el desarrollo del viaje es necesario que las vías se adapten a los diferentes grados de movilidad y accesibilidad que se desea.

Respecto a la conformación de la red vial estratégica metropolitana se propone la siguiente jerarquización funcional del sistema vial contemplando la integración a diferentes escalas de los elementos anteriormente descritos. Cada uno de estos subsistemas se presentan como proyectos particulares del plan maestro de movilidad.

- Red vial de interacción regional y nacional
- Red vial anillos perimetrales / Circunvalar urbana
- Red de conexión metropolitana
- Red Arterial con carácter metropolitano

Es importante aclarar que el ancho de los carriles debe adecuarse según el manual de diseño geométrico vigente, el cual sugiere sobre anchos según las condiciones topográficas, de operación y de radios de curvatura.

Estos proyectos viales, se detallan a continuación

**TABLA 39. NIVEL DE FORMULACIÓN PROYECTOS DEL PLAN VIAL METROPOLITANO**

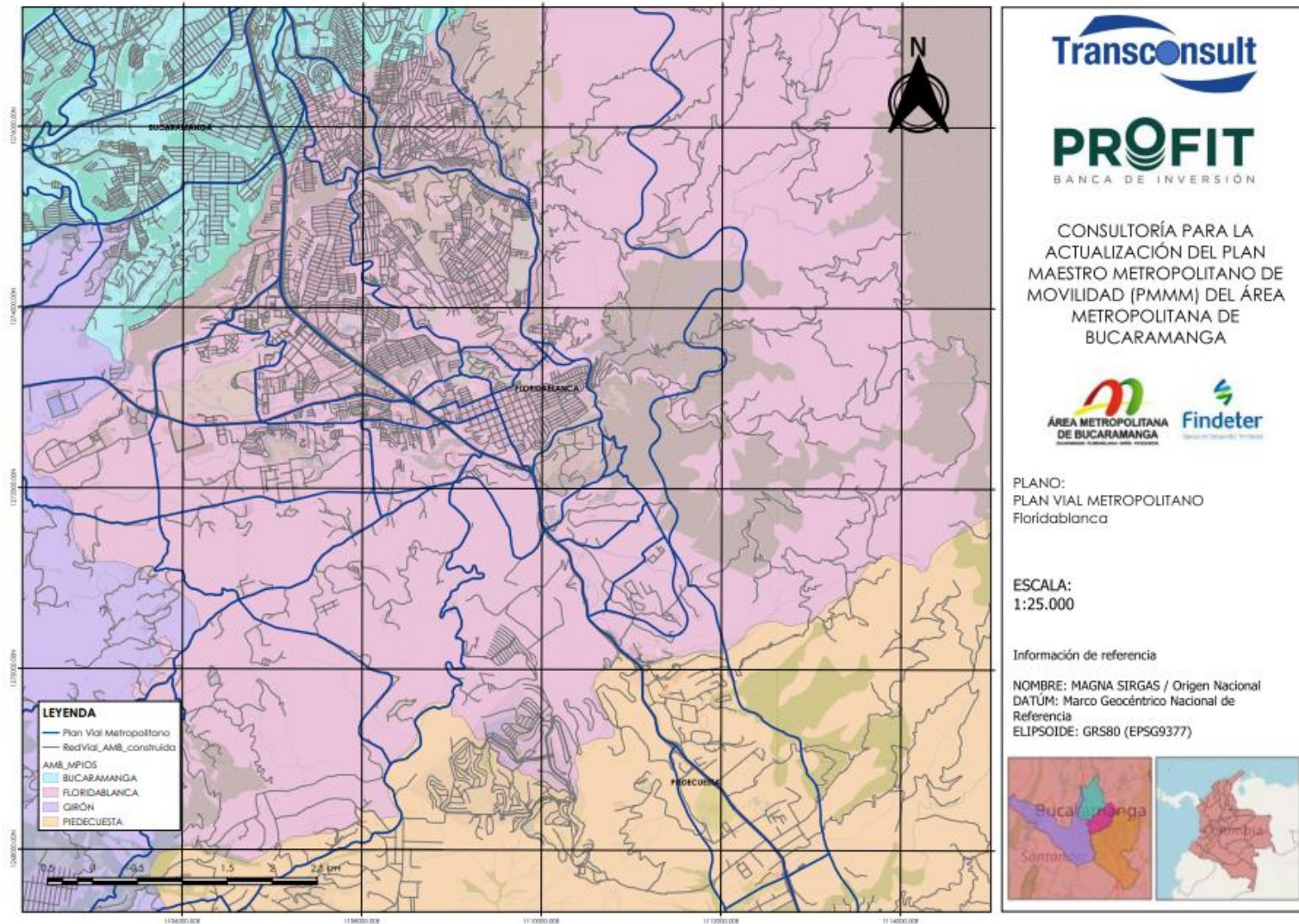
ID	PROYECTOS PLANTEADOS	FORMULACIÓN
P27-A	P27A: Red vial de interacción regional y nacional	Municipal
P27-B	P27B: Anillos perimetrales / Circunvalar urbana	Municipal
P27-C	P27C: Red de conexión metropolitana	Municipal
P27-D	P27D: Red arterial con carácter metropolitano	Municipal



### 3.4.1. Programa P27. “Plan Vial Metropolitano”

El Plan Vial Metropolitano dentro del límite de la ciudad de Floridablanca considera los siguientes corredores que se presentan a continuación y que se dividen los subsistemas descritos en los siguientes numerales:

**FIGURA 54. MAPA DEL PLAN VIAL METROPOLITANO DENTRO DEL LÍMITE DE FLORIDABLANCA**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.4.1.1. Proyecto P27-A: Red vial de interacción regional y nacional

Este subsistema incluye vías que son reconocidas en la ley 1228 de 2008 como vías de primer y segundo orden, de carácter nacional y regional, respectivamente.

A continuación, se hará el resumen de las características principales enmarcadas en los elementos que se deben considerar en la clasificación funcional anteriormente descrita.

- **Grado de movilidad y accesibilidad**

Estas vías establecen la vinculación entre el sistema regional/nacional y el sistema vial metropolitano. Estos corredores deben proporcionar espacios adecuados para los modos sostenibles (peatón y ciclista), con segregación o regulación de interacción segura entre los actores motorizados y los modos activos.

- **Características del flujo y velocidad de operación**

En estas vías el flujo tiende a ser continuo. Las intersecciones entre este subsistema y el subsistema metropolitano son a desnivel o a nivel tipo glorieta con adecuadas soluciones para los modos activos.

La velocidad de operación es regulada por reglamentación nacional y debe reducirse de forma progresiva y segura en zonas donde se tengan equipamientos urbanos atractores de viajes adyacentes (por ejemplo, zonas escolares).

- **Tipo de tránsito y restricciones de circulación**

La circulación en estas vías es de tránsito mixto con altos volúmenes. Son los principales conectores de carga del país con el área metropolitana.

- **Conexión y articulación de la red vial**

Estas vías están conectadas entre sí y con las del subsistema metropolitano. En casos especiales se pueden prever algunas conexiones con vías urbanas arteriales o colectoras, especialmente en el centro poblados.

Este subsistema incluye vías rápidas de acceso controlado, en las cuales las intersecciones con vías igualmente nacionales, metropolitanas o arteriales son a desnivel o a nivel tipo glorieta. Las entradas y salidas están proyectadas de tal forma, que proporcionan una diferencia mínima entre la velocidad de la corriente principal y la velocidad del tránsito que converge o diverge; constan de vías de servicio que permita dar soporte a accesos sin que interfieran con el tránsito de paso.

**TABLA 40. RESUMEN DE ASPECTOS DEL SUBSISTEMA NACIONAL Y REGIONAL**

FUNCIÓN	Conexión de AMB con red nacional. Estructurar el territorio a nivel nacional y regional. Conectividad entre centros poblados fuera de AMB.
CARACTERÍSTICAS DEL FLUJO	Flujo continuo. Intersecciones a desnivel o tipo glorieta. Velocidades reguladas por reglamentación nacional.
TIPO DE TRÁNSITO	Tránsito motorizado, Mixto. Altos volúmenes.
CONEXIONES	Red nacional. Red circunvalar / perimetral. Red de conexión metropolitana.

LONGITUD DEL VIAJE	Larga distancia
ACCESIBILIDAD A PREDIOS	Deseable ninguno. Recomendado calzadas de servicio. Casos especiales controlado*
CARGA Y DESCARGA-ASCENSO/DESCENSO	No permitido carga y descarga. Asc/Desc de pasajeros: diseñado para minimizar interferencias de tránsito de paso. Paraderos y bahía debidamente establecidos.
PASO DE PEATONES	Pasos a desnivel o señalizados con visibilidad y reducción de velocidad.
PERFILES VIALES ASOCIADOS.	(Nnal) Ley 1228 de 2008, vías de primero y segundo orden, de 60 y 45 m respectivamente. Según concesión vial (ANI – INVIAS)

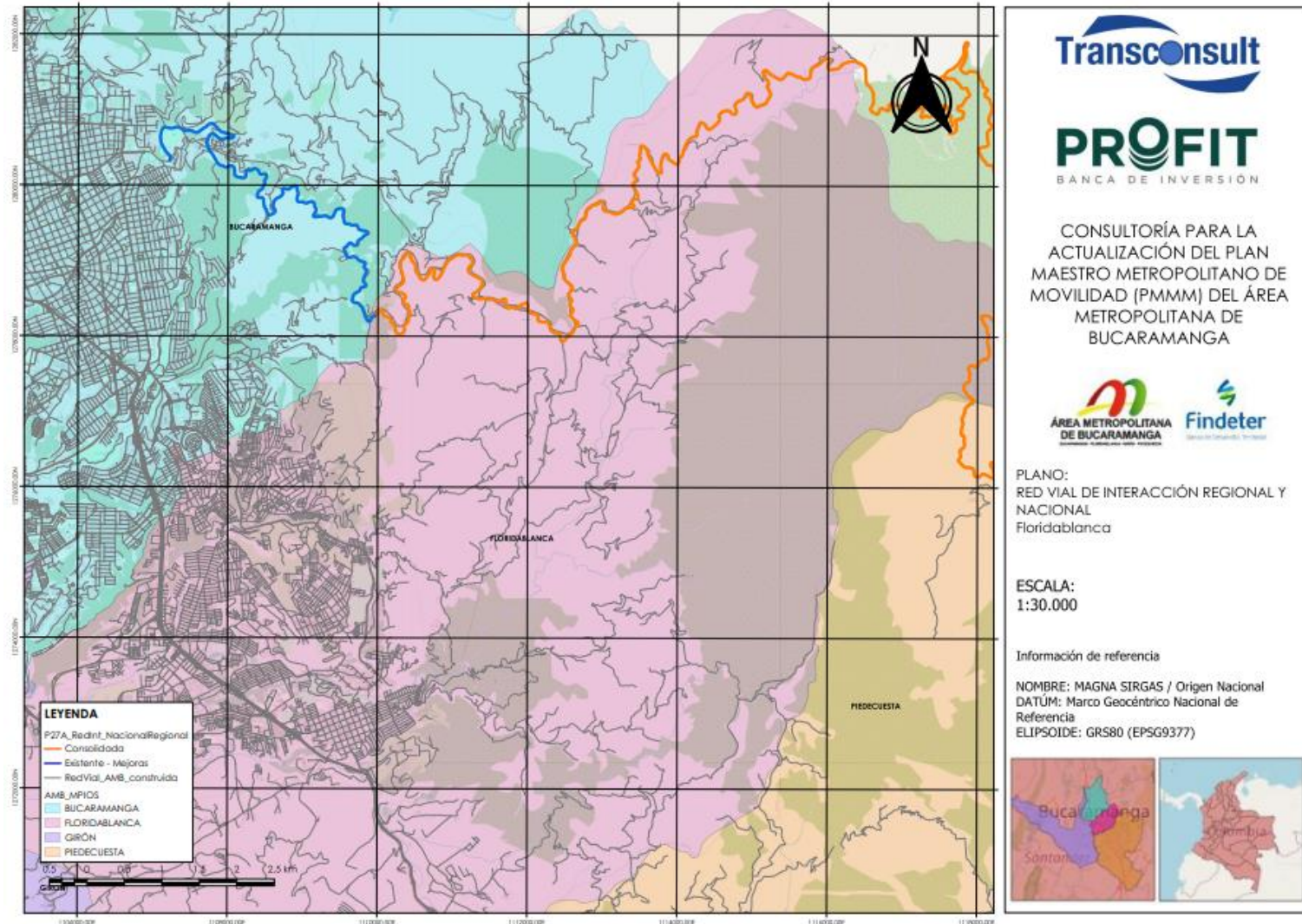
*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

Siguiendo los criterios antes mencionados para Floridablanca, la única vía en esta categoría es la vía Bucaramanga Cúcuta dentro de sus límites administrativos. Éste corredor cuenta con 17,57 Km dentro de los límites de este municipio.

A continuación (ver Figura 55, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P27A\_FLO\_RIRegNAc), se presenta la red vial de interacción regional y nacional de Floridablanca.



**FIGURA 55. RED VIAL DE INTERACCIÓN REGIONAL Y NACIONAL FLORIDABLANCA**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult



## Objetivos

- Gestionar con los actores involucrados en el mejoramiento, construcción, mantenimiento o adecuación de la red vial de integración regional y nacional.

## Acciones

- Reconocimiento de corredores en el subsistema de interacción nacional y regional.
- Reconocimiento de características y aspectos principales que se deben considerar en vías de carácter nacional y regional

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirector de infraestructura del AMB
- Ejecutor: Alcaldía de Floridablanca.
- Participantes: ANI / INVIAS, Ministerio de transporte, Secretaría de planeación de Floridablanca, subdirector de transporte del AMB.

## Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Recursos de orden nacional por inversión directa en infraestructura vial nacional en nombre de la Agencia Nacional de Infraestructura o el Instituto Nacional de Vías.
- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio para apoyo en la inyección de recursos en la infraestructura vial con la cual intercepta.
- Recursos privados generados por contratos de concesión o de Asociación Público-Privada para la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura.
- Recursos por cobro al usuario mediante la tarifa de peajes instalados en la infraestructura.
- Contribución de Valorización por los beneficios generados por el proyecto de intervención vial, el cual puede generar recursos importantes de inversión atados al avalúo de los predios beneficiados por las intervenciones en un carácter de paridad socioeconómica frente a los estudios de factibilidad del riego por capacidad de pago de la población. Por el carácter de la intervención, esta contribución puede ser desarrollada mediante mecanismos municipales o por la Contribución Nacional de Valorización.

## Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 41. META PARA EL PROYECTO DE RED VIAL DE INTERACCIÓN REGIONAL Y NACIONAL**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Longitud (Km) de corredor de integración nacional y regional consolidado en mantenimiento	17,57	Intervenir 17,57 km de corredor de integración nacional y regional consolidado en mantenimiento para el 2027 en el municipio de Floridablanca	17,57	Intervenir 17,57 km de corredor de integración nacional y regional consolidado en mantenimiento para el 2032 en el municipio de Floridablanca	17,57	Intervenir 17,57 km de corredor de integración nacional y regional consolidado en mantenimiento para el 2037 en el municipio de Floridablanca	17,57

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.4.1.2. Proyecto P27-B: Anillos perimetrales / Circunvalar urbana

El subsistema de vías circunvalares metropolitanas tienen el objetivo de desviar el tránsito de paso fuera de las zonas urbanas donde se generan mayores interacciones con otros actores viales.

Estas vías consideran desplazamientos de mayor longitud y de alto volumen de tránsito, de la manera más expedita que sea posible; uniendo la red vial nacional y regional desde la periferia del AMB.

- **Grado de movilidad y accesibilidad**

Las circunvalares metropolitanas o anillos perimetrales permiten la conexión de vías nacionales con media o alta fluidez, baja accesibilidad y relativa integración con el uso del suelo colindante. Estas vías deben permitir una buena distribución y reparto del tránsito entre la malla vial de larga distancia. No se debe permitir el estacionamiento y carga y descarga de mercancías tal que no alteren el flujo del tránsito de paso.

El ascenso y descenso de pasajeros debe estar diseñado para minimizar las interferencias de tránsito de paso. (Paraderos y bahía debidamente establecidos).

- **Características del flujo y velocidad de operación**

En estas vías se propende por evitar las interrupciones en tránsito de paso mediante el bloqueo de intersecciones con las vías locales. La velocidad de operación de tránsito de paso es de 60 Km/h, siempre realizando adaptación de esta velocidad según los usos de suelo colindantes y las interacciones que surjan de ello.

Los peatones deben cruzar solamente en las intersecciones, o en pasos especialmente diseñados que permitan el paso seguro de los modos más vulnerables. Adicionalmente, los puntos de parada del transporte público deberán estar diseñados para minimizar las interferencias con el tránsito de paso (posibles bahías o puntos con suficiente visibilidad).

- **Tipo de tránsito y restricciones de circulación**

La circulación en estas vías es de tránsito motorizado (mixto), con altos volúmenes.

Estos corredores deben contar con infraestructura para movilidad activa accesible, adecuada y cómoda. En este sentido, se requiere contar con andenes en ambos costados y con espacio para el ciclista en ambos sentidos de la vía segregado del flujo de los vehículos, esta puede ser un ciclo-corredor bidireccional o unidireccional en cada costado, según se considere pertinente en los diseños de detalle.

- **Conexión y articulación de la red vial**

Las circunvalares metropolitanas se conectan al subsistema vial nacional y regional, a vías de conexión intermunicipal, y a vías arterias. Es deseable que no se permita la conexión directa con subsistema vial local; sin embargo, en los casos que sea necesario debe haber un control de acceso desde el subsistema vial local (físico o por esquemas de circulación).

Las intersecciones se proponen tanto a desnivel como a nivel dependiendo de la jerarquía de las otras vías que convergen a esta y al estudio técnico que soporte cada tipología.

**TABLA 42. RESUMEN DE ASPECTOS DEL SUBSISTEMA ANILLOS PERIMETRALES / CIRCUNVALAR URBANA**

FUNCIÓN	Desviar tránsito de paso fuera de las zonas urbanas (Reducir externalidades)
CARACTERÍSTICAS DEL FLUJO	Flujo continuo. Intersecciones a desnivel o tipo glorieta. Velocidad de operación máxima 60km/h.
TIPO DE TRÁNSITO	Transito motorizado, Mixto. Altos volúmenes. Franja modos activos.
CONEXIONES	Red nacional. Red circunvalar / perimetral. Red de conexión metropolitana. Red Arterial con carácter metropolitano (excepciones) Limitar conexión con subsistema local.
LONGITUD DEL VIAJE	Larga distancia
ACCESIBILIDAD A PREDIOS	Baja accesibilidad. Recomendado calzadas de servicio. Casos especiales controlado*
CARGA Y DESCARGA-ASCENSO/DESCENSO	No permitido carga y descarga. Asc/Desc de pasajeros: diseñado para minimizar interferencias de tránsito de paso. Paraderos y bahía debidamente establecidos.
PASO MOVILIDAD ACTIVA	Preferible pasos a nivel señalizados con visibilidad, regulados y reducción de velocidad. En casos especiales a desnivel con soporte técnico.

*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

Siguiendo los criterios antes mencionados se presenta a continuación el listado de corredores que hacen parte de este proyecto que suman 28.06 Km:

**TABLA 43. LISTADO DE CORREDORES EN EL SUBSISTEMA DE ANILLOS PERIMETRALES / CIRCUNVALAR**

**URBANA**

ID	NOMBRE	LONG (KM)	ESTADO	AVANCE
4	Circunvalar de Mensulí	3.15	Proyectada	Diseño Fase II - ANI
5.1	Transversal oriental	2.16	Existente - Mejoras	Existente
5.2	Transversal oriental	1.62	Proyectada	Tramo Proyectado
6	Circunvalar oriental o de Los Cerros	2.45	Proyectada	Fase I Municipio de Bucaramanga
18	Conexión C1-C2 Bucaramanga - Cúcuta por Helechales	14.65	Proyectada	Diseño Fase II - ANI
55	Transversal de Ruitoque Bajo	4.03	Existente - Mejoras	Existente veredal

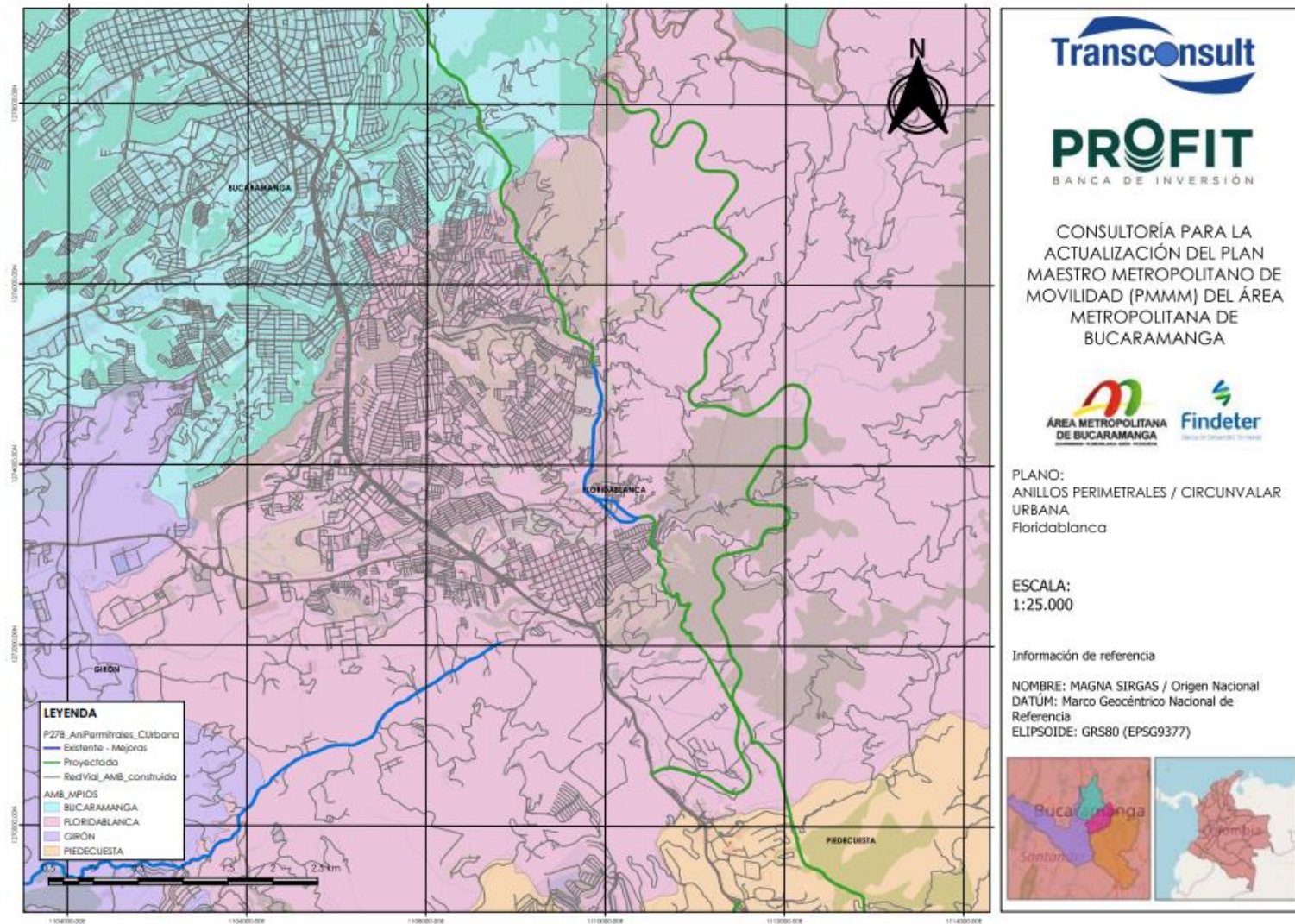
*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

De este listado se identifica que 6.70 Km son vías existentes que requieren mejorar o complementar su sección transversal. Se consideran que 21.36 Km son corredores proyectados, es decir no se tienen ningún avance ni trazado existente.

A continuación (ver Figura 56, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P27B\_FLO\_APerimetrales), se presenta el tipo de intervención de la red de anillos perimetrales / circunvalar en Floridablanca.



**FIGURA 56. MAPA DEL TIPO DE INTERVENCIÓN DE LA RED DE ANILLOS PERIMETRALES / CIRCUNVALAR EN FLORIDABLANCA**



Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult



Es pertinente hacer la anterior clasificación, ya que las vías existentes que requieren mejoras o complementar su sección transversal necesitan estudios y diseños partiendo de un trazado y reserva vial existente que se modifica según el caso. Esta categoría difiere en el tratamiento con relación a las que tienen categoría de proyectada, las cuales deben contar con estudios y diseños que evalúen su trazado inicial e impacto.

## Objetivos

- Realizar los estudios y diseños complementarios que haya lugar en cada corredor circunvalar o anillo perimetral para su correcta estructuración.
- Gestionar con las entidades correspondientes según competencia para la implementación de anillos perimetrales o circunvalares urbanas.
- Implementar las circunvalares o anillos perimetrales del AMB.

## Acciones

- Reconocimiento de corredores en el subsistema de anillos perimetrales/circunvalar urbana

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Alcaldía de Floridablanca
- Ejecutor: Alcaldía de Floridablanca
- Participantes: ANI / INVIAS, Ministerio de transporte, Secretaría de planeación de Floridablanca y subdirecciones de transporte e infraestructura del AMB.

## Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio por inversión en desarrollo de infraestructura vial.
- Recursos privados generados por contratos de concesión o de Asociación Público-Privada para la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura.
- Recursos por cobro al usuario mediante la tarifa de peajes instalados en la infraestructura.
- Recursos por cofinanciación departamental los cuales han fondeado la inversión en infraestructura vial del municipio.
- Contribución de Valorización por los beneficios generados por el proyecto de intervención vial, el cual puede generar recursos importantes de inversión atados al avalúo de los predios beneficiados por las intervenciones en un carácter de paridad socioeconómica frente a los estudios de factibilidad del riego por capacidad de pago de la población.

## Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 44. META PARA EL PROYECTO DE ANILLOS PERIMETRALES / CIRCUNVALAR URBANA**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Longitud (km) de mejora del corredor de Anillos perimetrales / Circunvalar urbana	0		0	Mejorar 2,67 km de mejora del corredor de anillos perimetrales/circunvalar urbana para el 2032 en el municipio de Floridablanca	2.67	Mejorar 6,70 km de mejora del corredor de anillos perimetrales/circunvalar urbana para el 2037 en el municipio de Floridablanca	6,70
Longitud (Km) de corredor de integración anillos perimetrales / Circunvalar urbana nuevos desarrollados	0	Desarrollar 17,80 km nuevos de corredor de integración anillos perimetrales/circunvalar urbana para el 2027 en el municipio de Floridablanca	17.80	Desarrollar 18.91 km nuevos de corredor de integración anillos perimetrales/circunvalar urbana para el 2032 en el municipio de Floridablanca	18.91	Desarrollar 21,36 km nuevos de corredor de integración anillos perimetrales/circunvalar urbana para el 2037 en el municipio de Floridablanca	21,36

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.4.1.3. Proyecto P27-C: Red de conexión metropolitana

La red vial de conexión metropolitana corresponde a los corredores que articulan la movilidad entre las urbes que conforman el AMB como elemento articulador del territorio. El concepto básico del trazado de la red vial de conexión metropolitana parte de la integración de los municipios del área metropolitana, y la conexión de estos con la región y el país.

Estas vías son las encargadas de estructurar el territorio dentro del AMB, dándole conectividad a los diferentes centros poblados uniando zonas de alta generación y atracción de viajes.

- **Grado de movilidad y accesibilidad**

La red de conexión metropolitana permite la conexión entre las zonas urbanas con media o alta fluidez, baja accesibilidad y relativa integración con el uso del suelo colindante. Estas vías deben permitir una buena distribución y reparto del tránsito entre la malla vial arterial e intermedia de cada uno de los municipios. No se debe

permitir el estacionamiento y carga y descarga de mercancías tal que no alteren el flujo del tránsito de paso.

Facilitan la movilidad para el tránsito directo, en tanto que el acceso a las propiedades adyacentes debe realizarse mediante vías laterales de servicio.

El ascenso y descenso de pasajeros debe estar diseñado para minimizar las interferencias de tránsito de paso. (Paraderos y bahía debidamente establecidos).

- **Características del flujo y velocidad de operación**

En estas vías se propende por evitar las interrupciones en tránsito de paso mediante el bloqueo de intersecciones con las vías locales. La velocidad de operación de tránsito de paso es entre 40 y 60 Km/h, siempre realizando adaptación de esta velocidad según los usos de suelo colindantes y las interacciones que surjan de ello.

Los peatones deben cruzar solamente en las intersecciones, o en pasos especialmente diseñados que permitan el cruce seguro de los modos más vulnerables. Adicionalmente, los puntos de parada del transporte público deberán estar diseñados para minimizar las interferencias con el tránsito de paso (posibles bahías o puntos con suficiente visibilidad).

- **Tipo de tránsito y restricciones de circulación**

La circulación en estas vías es de tránsito motorizado (mixto), con altos volúmenes. Estos corredores deben brindar condiciones de fluidez al transporte público, en el cual se pueden proponer carriles exclusivos o preferenciales que mejoren las velocidades de operación para el sistema.

Estos corredores deben contar con infraestructura para movilidad activa accesible, adecuada y cómoda. En este sentido, se requiere contar con andenes en ambos costados y con espacio para el ciclista en ambos sentidos de la vía segregado del flujo de los vehículos, esta puede ser un ciclo-corredor bidireccional o unidireccional en cada costado, según se considere pertinente en los diseños de detalle.

- **Conexión y articulación de la red vial**

Este subsistema vial se conecta al subsistema vial nacional y regional, la red perimetral urbana y a las vías de arteriales urbanas. Es deseable que no se permita la conexión directa con subsistema vial local; sin embargo, en los casos que sea necesario debe haber un control de acceso desde el subsistema vial local (físico o por esquemas de circulación).

Las intersecciones se proponen tanto a desnivel como a nivel dependiendo de la jerarquía de las otras vías que convergen a esta y al estudio técnico que soporte cada tipología.

**TABLA 45. RESUMEN DE ASPECTOS DEL SUBSISTEMA RED DE CONEXIÓN METROPOLITANA**

FUNCIÓN	Articula la movilidad entre las urbes del AMB Integración <i>de los municipios del AMB</i> Estructurar el territorio dentro del AMB
CARACTERÍSTICAS DEL FLUJO	Flujo continuo. Intersecciones a desnivel o nivel (según vía a interceptar). Velocidad de operación entre 40 y 60km/h.
TIPO DE TRÁNSITO	Tránsito motorizado, Mixto. Altos volúmenes. Franja modos activos.

CONEXIONES	Red nacional. Red circunvalar / perimetral. Red de conexión metropolitana. Red Arterial <i>con carácter metropolitano</i> Limitar conexión con subsistema local.
LONGITUD DEL VIAJE	Larga y media distancia
ACCESIBILIDAD A PREDIOS	Baja accesibilidad. Recomendado calzadas de servicio. Casos especiales controlado*
CARGA Y DESCARGA-ASCENSO/DESCENSO	No permitido carga y descarga. Asc/Desc de pasajeros: diseñado para minimizar interferencias de tránsito de paso. Paraderos y bahía debidamente establecidos.
PASO DE PEATONES	Preferible pasos a nivel señalizados con visibilidad, regulados y reducción de velocidad. En casos especiales a desnivel con soporte técnico.

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

Siguiendo los criterios antes mencionados se presenta a continuación el listado de corredores que hacen parte de este proyecto que suman 35.41 Km:

**TABLA 46. LISTADO DE CORREDORES EN EL SUBSISTEMA DE RED DE CONEXIÓN METROPOLITANA**

ID	NOMBRE	LONG (KM)	ESTADO	AVANCE
12	Autopista Floridablanca - Piedecuesta	3,77	Existente - Mejoras	Existente
12.1	Autopista Floridablanca - Piedecuesta	3,74	Existente - Mejoras	Existente
13	Anillo vial Floridablanca - Girón	3,56	Existente - Mejoras	Existente
33.7	Troncal Norte - Sur (Anillo vial - Circunvalar de Guatiguará)	6,30	Proyectada	Idea de proyecto
40	Carretera antigua Floridablanca	5,30	Existente - Mejoras	Diseño Fase I
50	Transversal de Paragüitas	0,68	Proyectada	Idea de proyecto
52	Anillo vial Ruitoque alto (sector autopista Floridablanca - Acapulco)	4,46	Existente - Mejoras	Existente
53.1	Corredor vial del valle del Río Frío	4,84	Proyectada	Diseño Fase I APP
53.2	Corredor vial del valle del Río Frío	1,77	Proyectada	Diseño Fase I APP
63	Carrera 8 Floridablanca	0,61	Existente - Mejoras	Existente
63.1	Carrera 8 Floridablanca	0,38	Existente - Mejoras	Existente

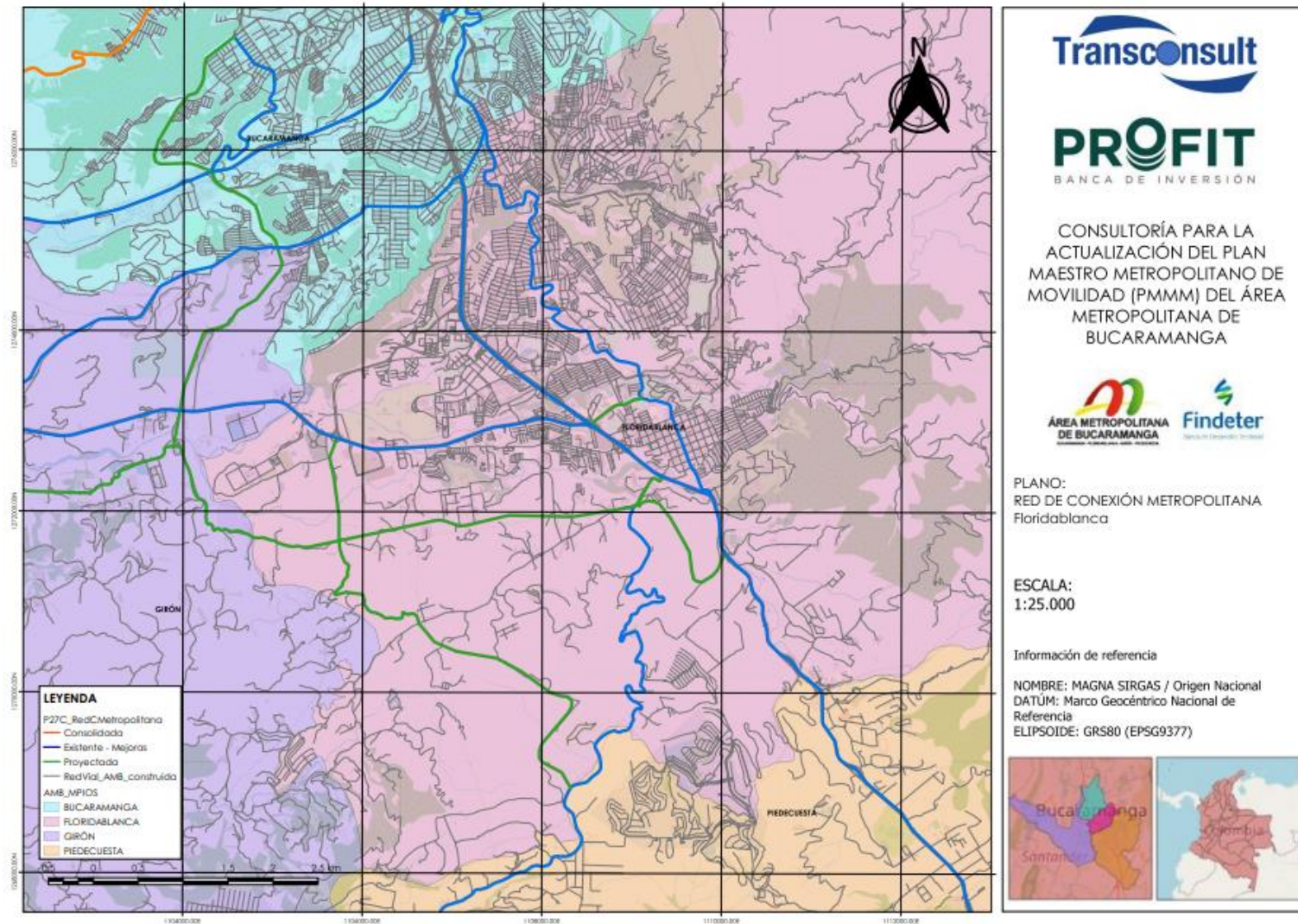
Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

De este listado se identifica que 21.82 Km son vías existentes que requieren mejorar o complementar su sección transversal. Se tienen 13.59 Km que son proyectadas, es decir no se tienen ningún avance ni trazado existente.

A continuación (ver Figura 57, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P27C\_FLO\_RCMetropolitana), se presenta el tipo de intervención de la red de conexión metropolitana en Floridablanca



**FIGURA 57. MAPA DEL TIPO DE INTERVENCIÓN DE LA RED DE CONEXIÓN METROPOLITANA EN FLORIDABLANCA**





Es pertinente hacer la anterior clasificación, ya que las vías existentes que requieren mejoras o complementar su sección transversal necesitan estudios y diseños partiendo de un trazado y reserva vial existente que se modifica según el caso. Esta categoría difiere en el tratamiento con relación a las que tienen categoría de proyectada, las cuales deben contar con estudios y diseños que evalúen su trazado inicial e impacto.

## Objetivos

- Realizar los estudios y diseños complementarios que haya lugar en cada corredor de conexión metropolitana para su correcta estructuración.
- Gestionar con las entidades correspondientes según competencia para la implementación de vías de conexión metropolitana.
- Implementar los corredores de conexión metropolitana.

## Acciones

- Reconocimiento de corredores en el subsistema de red de conexión metropolitana

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirección de infraestructura del AMB
- Ejecutor: Alcaldía de Floridablanca.
- Participantes: ANI / INVIAS, Ministerio de transporte, Secretaría de planeación de Floridablanca y Subdirección de transporte del AMB, Direcciones de tránsito de los municipios.

## Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio por inversión en desarrollo de infraestructura vial.
- Recursos del Sistema General de Participaciones – Libre Inversión como transferencias de libre destinación que han sido ejecutadas en infraestructura vial del municipio.
- Recursos por utilidades y rendimientos financieros los cuales han sido ejecutados por el municipio en inversión en infraestructura vial.
- Recursos de cofinanciación departamental los cuales han fondeado la inversión en infraestructura vial del municipio.
- Contribución de Valorización por los beneficios generados por el proyecto de intervención vial, el cual puede generar recursos importantes de inversión atados al avalúo de los predios beneficiados por las intervenciones en un carácter de paridad

socioeconómica frente a los estudios de factibilidad del riego por capacidad de pago de la población.

## Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 47. META PARA EL PROYECTO DE RED DE CONEXIÓN METROPOLITANA**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Longitud (km) de mejora del corredor de conexión metropolitana	0	Mejorar 7,30 km de mejora del corredor de conexión metropolitana para el 2027 en el municipio de Floridablanca	7,30	Mejorar 21,82 km de mejora del corredor de conexión metropolitana para el 2037 en el municipio de Floridablanca	21,82	Mejorar 21,82 km de mejora del corredor de conexión metropolitana para el 2037 en el municipio de Floridablanca	21,82
Longitud (Km) de corredor de integración anillos perimetrales / Circunvalar urbana nuevos desarrollados	0		0	Desarrollar 8,75 km nuevos de corredor de integración anillos perimetrales/circunvalar urbana para el 2032 en el municipio de Floridablanca	8,75	Desarrollar 13,59 km nuevos de corredor de integración anillos perimetrales/circunvalar urbana para el 2037 en el municipio de Floridablanca	13,59

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.4.1.4. Proyecto P27-D: Red arterial con carácter metropolitano

La red vial arteria con carácter metropolitano son aquellas que se encuentran dentro del casco urbano de alguno de los municipios, pero cumple con la función de completar la red de conexión entre los municipios, y de estos con la red perimetral o la red nacional /regional.

Estas vías son corredores en su mayoría consolidados que brindan la función tanto de conectividad como de accesibilidad.

- **Grado de movilidad y accesibilidad**

Esta red brinda continuidad a la red de conexión metropolitana en zonas urbanas consolidadas permitiendo la movilidad y accesibilidad regulada, requiriendo la integración con el uso del suelo colindante. No se debe permitir el estacionamiento en vía, y las actividades de carga y descarga de requiere que se revisen espacios específicos para ellos en horarios determinados.

Su función es recolectar los viajes de la red de conexión metropolitana y distribuirlos en la red primaria o secundaria dentro de las zonas urbanas, así como darle continuidad al flujo que busca la conexión desde el interior del AMB hacia la red de conexión regional/nacional.

El ascenso y descenso de pasajeros debe estar diseñado para minimizar las interferencias de tránsito.

- **Características del flujo y velocidad de operación**

Las intersecciones en estos corredores principalmente son a nivel, tipo glorieta o semaforizadas. La velocidad de operación de tránsito de paso es entre 40 y 50 Km/h, siempre realizando adaptación de esta velocidad según los usos de suelo colindantes y las interacciones que surjan de ello.

Los peatones deben cruzar solamente en las intersecciones o pasos seguros que se deban implementar para disminuir la distancia de caminata para cruzar con seguridad. Adicionalmente, los puntos de parada del transporte público deberán estar diseñados para minimizar las interferencias con el tránsito de paso (posibles bahías o puntos con suficiente visibilidad) y con frecuencia suficiente según la demanda o la localización de hitos urbanos lo requieran.

- **Tipo de tránsito y restricciones de circulación**

La circulación en estas vías es de tránsito motorizado (mixto), con altos / medios volúmenes. Estos corredores deben brindar condiciones de fluidez al transporte público, en el cual se podrán proponer carriles exclusivos o preferenciales que mejoren las velocidades de operación para el sistema según la justificación técnica lo defina.

Estos corredores deben contar con infraestructura para movilidad activa accesible, adecuada y cómoda. En este sentido, se requiere contar con andenes en ambos costados y con espacio para el ciclista en ambos sentidos de la vía. Es importante que la franja funcional del mobiliario urbano sea organizada y no obstaculice la circulación de los peatones ni disminuya el ancho efectivo real.

Estos corredores podrán contener ciclo-corredores bidireccionales o unidireccionales según se considere en la red propuesta de ciclo-infraestructura a nivel metropolitano, con segregación adecuada para prestar un espacio seguro para los ciclistas.

- **Conexión y articulación de la red vial**

Este subsistema vial se conecta a la red vial de conexión metropolitana, la perimetral urbana y a las vías secundarias o locales. Esta red presenta conexión con el subsistema vial local requiriendo que se presente un control de acceso desde este último subsistema (físico o por esquemas de circulación), es decir intersecciones tipo pare o ceda el paso. No obstante, en los casos en que el volumen vehicular, peatonal o ciclista lo requieren se pueden considerar intersecciones semaforizadas.

**TABLA 48. RESUMEN DE ASPECTOS DEL SUBSISTEMA ARTERIAL CON CARÁCTER METROPOLITANO**

FUNCIÓN	Cumple con la función de completar la red de conexión entre los municipios, pero se encuentran dentro de zona consolidada / casco urbano. Brinda tanto accesibilidad como conectividad.
---------	--

CARACTERÍSTICAS DEL FLUJO	Flujo interrumpido por malla vial de cada municipio. Intersecciones nivel semaforizadas o tipo glorieta con el subsistema vial arterial y con controles simples con el subsistema vial local. Cruces izquierdos canalizados. Velocidad de operación máxima 50km/h.
TIPO DE TRÁNSITO	Tránsito motorizado, Mixto. Altos y medios volúmenes. Franja modos activos.
CONEXIONES	Red circunvalar / perimetral. Red de conexión metropolitana. Red Arterial con carácter metropolitano Conexión con subsistema secundario y local.
LONGITUD DEL VIAJE	Media y corta distancia
ACCESIBILIDAD A PREDIOS	Media accesibilidad. Diseñado que permita accesibilidad en la incorporación al flujo de paso.
CARGA Y DESCARGA-ASCENSO/DESCENSO	Limitadas acciones de carga y descarga en sitios establecidos que permita el flujo del tránsito de paso. Asc/Desc de pasajeros: diseñado para minimizar interferencias de tránsito de paso. Corredores con potencial de brindar preferencia a transporte público.
PASO DE PEATONES	Pasos a nivel señalizados con visibilidad, regulados y reducción de velocidad. Evitar pasos a desnivel.

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

Siguiendo los criterios antes mencionados se presenta a continuación el listado de corredores que hacen parte de este proyecto que suman 19,23 Km:

**TABLA 49. LISTADO DE CORREDORES EN EL SUBSISTEMA ARTERIAL CON CARÁCTER METROPOLITANO**

ID	NOMBRE	LONG (KM)	ESTADO	AVANCE
38	Transversal oriental (sector calle 126 - Carrera 33)	0,34	Existente - Mejoras	Existente
39	Transversal oriental (sector circunvalar Cerros - cruce Zapamanga Calle 126 )	2,76	Existente - Mejoras	Existente
39.1	Transversal oriental	0,26	Existente - Mejoras	Existente
46	Transversal de El Bosque	2,41	Existente - Mejoras	Existente
47	Transversal de Cañaveral (sector calle 29A - Transversal de Palomitas)	2,02	Existente - Mejoras	Idea de proyecto
49	Transversal Bucarica	0,79	Consolidada	Existente
51	Transversal central de Floridablanca	1,65	Proyectada	Idea de proyecto
64	Transversal del Sur Floridablanca	1,09	Proyectada	Sin informacion
79.1	Transversal del Sur Floridablanca	1,63	Existente - Mejoras	Diseño Fase III
80	Calle 200 - Transversal Aranzoque	2,71	Existente - Mejoras	
81.1	Vías Mensulli	1,16	Proyectada	
81.2	Vías Mensulli	1,27	Proyectada	

ID	NOMBRE	LONG (KM)	ESTADO	AVANCE
82	Conexión Río Frío - Ruitoque	1,16	Proyectada	

*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

De este listado se identifica que 12,13 Km son vías existentes que requieren mejorar o complementar su sección transversal. Se tienen 6,32 Km que son proyectadas, es decir no se tienen ningún avance ni trazado existente. Por último, 0,79 Km son consolidadas y ya construidas.

A continuación (ver Figura 58, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P27D\_FLO\_RACMetropolitano), se presenta el tipo de la red arterial con carácter metropolitano en Floridablanca



**Transconsult**

**PROFIT**  
BANCA DE INVERSIÓN

CONSULTORIA PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN MAESTRO METROPOLITANO DE MOVILIDAD (PMMM) DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

**ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA**  
Sistema de Transporte Urbano

**Findeter**  
Banco de Inversión y Fomento

PLANO:  
RED ARTERIAL CON CARÁCTER METROPOLITANO  
Floridablanca

ESCALA:  
1:25.000

Información de referencia

NOMBRE: MAGNA SIRGAS / Origen Nacional  
DATUM: Marco Geocéntrico Nacional de Referencia  
ELIPSOIDE: GR580 (EPSG9377)

**LEYENDA**

- P270\_RedACMetropolitano
- Consolidada
- Existente - Mejoras
- Proyectada
- RedVial\_AMB\_construida
- AMB\_MPIOs
- BUCARAMANGA
- FLORIDABLANCA
- GIRÓN
- PIEDECUESTA

0 0.5 1 1.5 2 2.5 km

114

Es pertinente hacer la anterior clasificación, ya que las vías existentes que requieren mejoras o complementar su sección transversal necesitan estudios y diseños partiendo de un trazado y reserva vial existente que se modifica según el caso. Esta categoría difiere en el tratamiento con relación a las que tienen categoría de proyectada, las cuales deben contar con estudios y diseños que evalúen su trazado inicial e impacto.

## Objetivos

- Realizar los estudios y diseños complementarios que haya lugar en cada corredor de las vías arterias con carácter metropolitano para su correcta estructuración.
- Gestionar con las entidades correspondientes según competencia para la implementación de vías arteriales con carácter metropolitano.
- Implementar la red de vías arteriales con carácter metropolitano.

## Acciones

- Revisión del estado de la implementación del Plan Estratégico de Control al Cumplimiento del Marco Normativo en Tránsito del Municipio de Floridablanca para las complementaciones o actualizaciones en acciones
- Coordinar con las dependencias e instituciones el apoyo de acciones de manera integral con entidades o dependencias de apoyo
- Adelantar operativos de control permanentes en todo el territorio municipal que combatan la informalidad, a fin de aportar a la seguridad de los usuarios y la sostenibilidad del SITM
- Gestión e impulso en los procesos contravencionales generados por el control en tránsito.
- Inclusión de medidas cuantitativas que permitan monitorear el cumplimiento de las metas propuestas en las actividades de control en tránsito.
- Adopción de reconocimientos periódicos a ciudadanos o comunidades ejemplares por comportamientos alineados a los propósitos normativos.

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirección de infraestructura del AMB
- Ejecutor: Alcaldía de Floridablanca.
- Participantes: ANI / INVIAS, Ministerio de transporte, Secretaría de planeación de Floridablanca y Subdirección de transporte del AMB.

## Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio por inversión en desarrollo de infraestructura vial.
- Recursos del Sistema General de Participaciones – Libre Inversión como transferencias de libre destinación que han sido ejecutadas en infraestructura vial del municipio.
- Recursos por utilidades y rendimientos financieros los cuales han sido ejecutados por el municipio en inversión en infraestructura vial.
- Recursos de cofinanciación departamental los cuales han fondeado la inversión en infraestructura vial del municipio.
- Contribución de Valorización por los beneficios generados por el proyecto de intervención vial, el cual puede generar recursos importantes de inversión atados al avalúo de los predios beneficiados por las intervenciones en un carácter de paridad socioeconómica frente a los estudios de factibilidad del riego por capacidad de pago de la población.

## Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 50. META PARA EL PROYECTO DE RED ARTERIAL CON CARÁCTER METROPOLITANO**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Longitud (km) de mejora del corredor arterial con carácter metropolitano	0	Mejorar 4,33 km de mejora del corredor arterial con carácter metropolitano para el 2027 en el municipio de Floridablanca	4,33	Mejorar 12,13 km de mejora del corredor arterial con carácter metropolitano para el 2032 en el municipio de Floridablanca	12,13	Mejorar 12,13 km de mejora del corredor arterial con carácter metropolitano para el 2037 en el municipio de Floridablanca	12,13
Longitud (Km) de corredor arterial con carácter metropolitano	0		0	Construir 6,32 km de corredor arterial con carácter metropolitano para 2032 en el municipio de Floridablanca	6,32	Construir 6,32 km de corredor arterial con carácter metropolitano para 2037 en el municipio de Floridablanca	6,32

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.4.1.5. Proyecto P27-E: Intersecciones viales

En este proyecto se plantean las consideraciones para el manejo de intersecciones, dentro del plan vial propuesta. Es pertinente mencionar que esta propuesta parte únicamente de

la superposición de la jerarquización vial y su respectiva sección transversal, toda vez que aspectos adicionales determinantes en la toma de decisiones de priorización de intersecciones hacen referencia a la operación en sí.

El diseño adecuado de las intersecciones constituye una de las garantías principales para un buen funcionamiento del sistema vial, ya que éstas condicionan la capacidad global del mismo y en ocasiones se concentran los mayores índices de siniestralidad.

Las intersecciones viales o distribuidores de tráfico son componentes importantes de la red vial urbana, ya que buena parte de la seguridad de las vías, costo de operación, capacidad y velocidad que se puede desarrollar, depende de la forma como la circulación de los vehículos se desenvuelve en ellas.

Considerando referencias bibliográficas como (AASHTO, 2018) y (Betancourt, 2015), las intersecciones tienen una clasificación que va desde las intersecciones a desnivel, pasando por intersecciones a nivel tipo glorieta, semaforizadas, con carriles adicionales para cambios de velocidad, o con algún tipo de regulación simple como tipo pare o con ceda el paso.

En particular, en la presente propuesta se menciona una tipología adicional: intersección especial, la cual al momento de su diseño y análisis de movimientos de los actores viales a solucionar debe considerar los diferentes ramales viales que convergen en un tramo corto. Es decir, su diseño debe considerar la solución de los movimientos que se encuentren dentro de un área cercana.

La elección de su tipología y el buen diseño de la intersección contribuyen en los siguientes aspectos (AASHTO, 2018): a) Reducir el número de puntos conflictivos en los movimientos vehiculares, b) controlar la velocidad relativa de los vehículos tanto de los que entran como de los que salen de la intersección, c) coordinar el tipo de dispositivos para el control de tránsito a utilizar (como las señales de alto o los semáforos) con el volumen de tránsito que utiliza la intersección, y d) seleccionar el tipo apropiado de intersección de acuerdo con el volumen de tránsito servido.

Los volúmenes bajos pueden ser servidos sin la necesidad de algún tipo de control, mientras que los altos volúmenes requieren tratamientos más sofisticados como los carriles exclusivos de giros o la separación de niveles mediante estructuras.



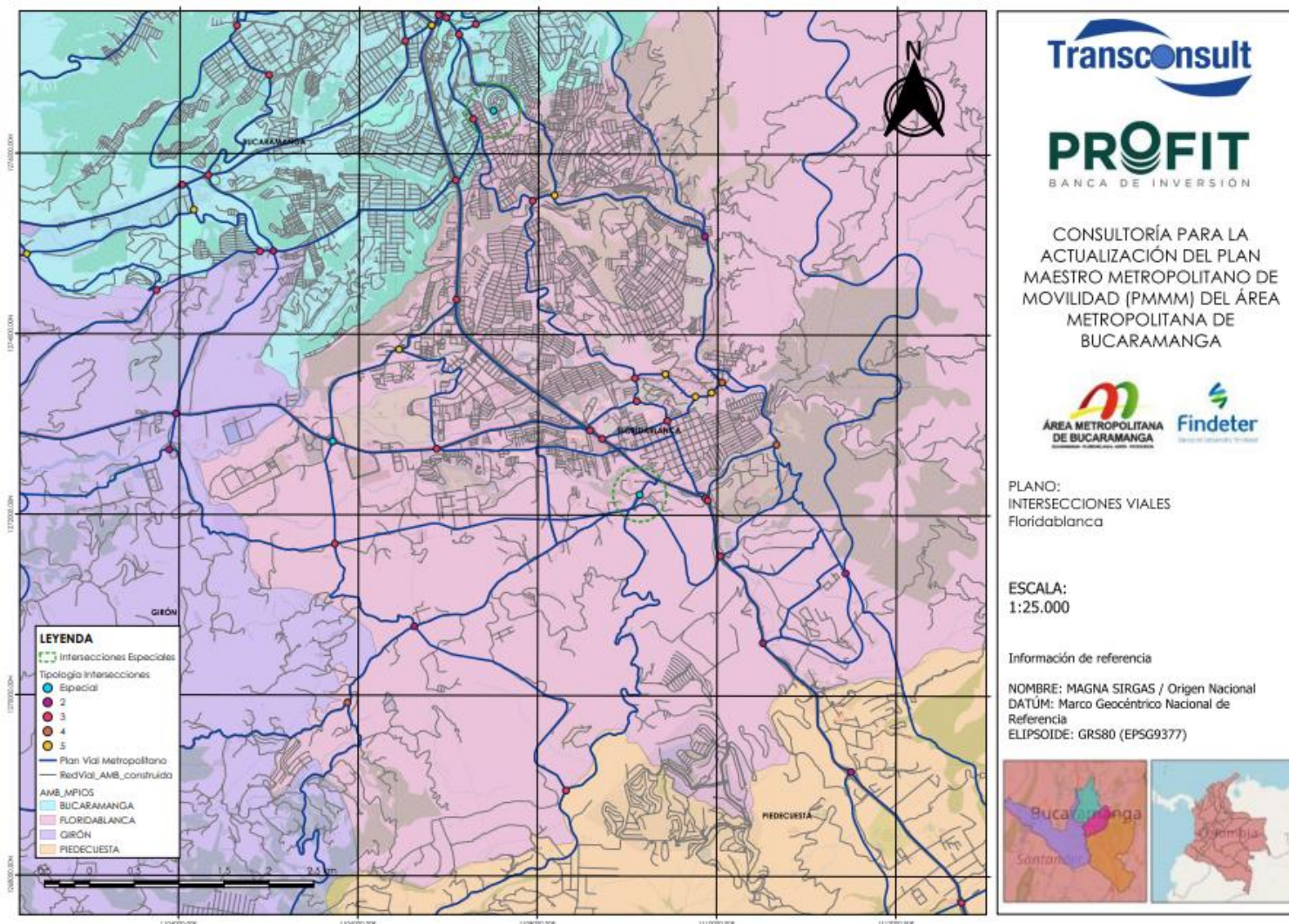
**TABLA 51. MATRIZ DE FUNCIÓN PARA LA JERARQUIZACIÓN DE INTERSECCIONES**

VÍA QUE ACCEDE	SUBSISTEMA VIAL	NACIONAL Y REGIONAL	PERIMETRAL	CONEXIÓN METROPOLITANA	ARTERIAL CON CARÁCTER METROPOLITANO	RURAL
	NACIONAL Y REGIONAL	Tipo 1: Desnivel (R: 120 m)				
	PERIMETRAL	Tipo 2: Desnivel o a nivel: tipo glorieta (R: 100 m)	Tipo 2: Desnivel o a nivel: tipo glorieta (R: 100 m)			
	CONEXIÓN METROPOLITANA	Tipo 2: Desnivel o a nivel: tipo glorieta (R: 100 m)	Tipo 2: Desnivel o a nivel: tipo glorieta (R: 100 m)	Tipo 3: Desnivel o a nivel: tipo glorieta o semaforizada R: 90 M)		
	ARTERIAL CON CARÁCTER METROPOLITANO	Tipo 4: Acceso controlado. Diseño según MDG (R: 50 m)	Tipo 4: Acceso controlado. Diseño según MDG (R: 50 m)	Tipo 3: Desnivel o a nivel: tipo glorieta o semaforizada R: 90 M)	Tipo 5: A nivel: tipo glorieta o Semaforizada. (R: 80 m)	
	RURAL	Tipo 4: Acceso controlado. Diseño según MDG (R: 50 m)	Tipo 4: Acceso controlado. Diseño según MDG (R: 50 m)	Tipo 5: A nivel: tipo glorieta o Semaforizada. (R: 80 m)	Tipo 5: A nivel: tipo glorieta o Semaforizada. (R: 80 m)	Tipo 6: Semaforizada o con pare. (R: 40 m)
	ARTERIAL URBANA	Tipo 4: Acceso controlado. Diseño según MDG (R: 50 m)	Tipo 4: Acceso controlado. Diseño según MDG (R: 50 m)	Tipo 7: A nivel: tipo glorieta, Semaforizada o Acceso controlado. (R: 60 m)	Tipo 7: A nivel: tipo glorieta, Semaforizada o Acceso controlado. (R: 60 m)	Tipo 6: Semaforizada o con pare. (R: 40 m)
	COLECTORA	Deseable no se presente acceso ó Tipo 4	Deseable no se presente acceso ó Tipo 4	Deseable no se presente acceso ó Tipo 4	Pare.	Pare
	LOCAL	Deseable no se presente acceso ó Tipo 4	Deseable no se presente acceso ó Tipo 4	Deseable no se presente acceso ó Tipo 4	Pare.	Pare
	PEATONAL	Desnivel	Desnivel o nivel semaforizada actuado por peatón con demanda baja	Desnivel o nivel semaforizada	A nivel con semaforización	A nivel con semaforización

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult



**FIGURA 59. MAPA DE INTERSECCIONES VIALES EN FLORIDABLANCA DEL PVM SEGÚN SU TIPOLOGÍA.**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

La figura anterior (ver Figura 59, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P27E\_FLO\_TIntersecciones), presenta el mapa de intersecciones viales en Floridablanca del Plan Vial Metropolitano según su tipología.

Por otro lado, es pertinente definir si la intersección es nueva o existente y requiere modificaciones o mejoras según la convergencia de corredores nuevos o que cambien su sección transversal. En particular, las intersecciones nuevas que estén sobre corredores proyectados se les debe solucionar desde la concepción integral del corredor, es decir, el diseño del corredor debe considerar la solución mínimo de las intersecciones presentadas en este proyecto. A continuación (ver Figura 60, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P27E\_FLO\_EInter), se presentan las intersecciones de acuerdo a esta descripción:



**Transconsult**

**PROFIT**  
BANCA DE INVERSIÓN

CONSULTORIA PARA LA  
ACTUALIZACIÓN DEL PLAN  
MAESTRO METROPOLITANO DE  
MOVILIDAD (PMMM) DEL ÁREA  
METROPOLITANA DE  
BUCARAMANGA

**ÁREA METROPOLITANA  
DE BUCARAMANGA**

**Findeter**  
Sistema de Transporte

PLANO:  
INTERSECCIONES VIALES  
Floridablanca

ESCALA:  
1:25.000

Información de referencia

NOMBRE: MAGNA SIRGAS / Origen Nacional  
DATUM: Marco Geocéntrico Nacional de  
Referencia  
ELIPSOIDE: GRS80 (EPSG9377)

**LEYENDA**

- Intersecciones Especiales
- Estado Intersecciones
  - Intersección a ampliar o mejorar
  - Intersección nueva
- Plan Vial Metropolitano
- Red Vial AMB construida
- AMB\_NPIOS
  - BUCARAMANGA
  - FLORIDABLANCA
  - GIRÓN
  - PIEDECUESTA

*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

## Objetivos

- Realizar los estudios y diseños complementarios que haya lugar en cada intersección según se modifique los existentes o desarrollen nuevos corredores.
- Gestionar con las entidades correspondientes según competencia para la implementación de las intersecciones sobre vía con competencia nacional o departamental.

## Acciones

- Coordinar con las dependencias e instituciones el apoyo de acciones de manera integral con entidades o dependencias de apoyo
- Propender por diseños de intersecciones que prioricen y solucionen la circulación de los modos sostenibles: peatón, ciclista y transporte público.
- Gestionar los recursos necesarios para el desarrollo de las intersecciones, en congruencia con los diseños de los corredores del Plan Vial Metropolitano y de los Planes viales locales.

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirección de infraestructura del AMB
- Ejecutor: Alcaldía de Floridablanca.
- Participantes: ANI / INVIAS, Ministerio de transporte, Secretaría de planeación de Floridablanca y Subdirección de transporte del AMB.

## Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Recursos de orden nacional por inversión directa en infraestructura vial nacional en nombre de la Agencia Nacional de Infraestructura o el Instituto Nacional de Vías.
- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio por inversión en desarrollo de infraestructura vial.
- Recursos del Sistema General de Participaciones – Libre Inversión como transferencias de libre destinación que han sido ejecutadas en infraestructura vial del municipio.
- Recursos por utilidades y rendimientos financieros los cuales han sido ejecutados por el municipio en inversión en infraestructura vial.
- Recursos de cofinanciación departamental los cuales han fondeado la inversión en infraestructura vial del municipio.
- Contribución de Valorización por los beneficios generados por el proyecto de intervención vial, el cual puede generar recursos importantes de inversión atados al avalúo de los predios beneficiados por las intervenciones en un carácter de paridad

socioeconómica frente a los estudios de factibilidad del riego por capacidad de pago de la población.

## Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 52. META PARA EL PROYECTO DE RED ARTERIAL CON CARÁCTER METROPOLITANO**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Número de intersecciones a mejorar	0	Ampliar o mejorar 6 intersecciones según la sección transversal de los corredores en el municipio de Floridablanca para el año 2027	6	Ampliar o mejorar 10 intersecciones según la sección transversal de los corredores en el municipio de Floridablanca para el año 2032	10	Ampliar o mejorar 11 intersecciones según la sección transversal de los corredores en el municipio de Floridablanca para el año 2037	11
Número de intersecciones nuevas por desarrollar	0	Construir 6 intersecciones según nuevos corredores a desarrollar para el municipio de Floridablanca en el año 2027	6	Construir 15 intersecciones según nuevos corredores a desarrollar para el municipio de Floridablanca en el año 2032	15	Construir 16 intersecciones según nuevos corredores a desarrollar para el municipio de Floridablanca en el año 2037	16

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

## 3.5. Proyectos específicos

Estos proyectos específicos, se detallan a continuación

**TABLA 53. NIVEL DE FORMULACIÓN PROYECTOS ESPECÍFICOS**

ID	PROYECTOS PLANTEADOS	FORMULACIÓN
P1-A	P1A: Formular e implementar el modelo de control y regulación del transporte y tránsito.	Municipal
P1-B	P1B: Implementar efectivos métodos de detección, control y sanción en el control de emisiones	Municipal
P1-C	P1C: Gestionar acciones que aporten a la eficiencia y eficacia de los instrumentos de planificación y la regulación en movilidad	Municipal



ID	PROYECTOS PLANTEADOS	FORMULACIÓN
P2-A	P2A: Fortalecimiento del Comité Metropolitano de Movilidad sustentable para una movilidad sostenible, segura e incluyente	Municipal
P3-A	P3A: Protocolos de abordaje para la atención y prevención de situaciones de violencia en la cadena de la movilidad	Municipal
P3-B	P3B: Mecanismos físicos y virtuales para denuncia de casos de acoso entorno a la movilidad	Municipal
P4-B	P4B: Implementación de módulos peatonales y dispositivos sonoros en intersecciones semafóricas	Municipal
P4-C	P4C: Implementación de elementos de soporte para la movilidad vertical	Municipal
P5-A	P5A: Señalética clara, visible, incluyente e integrada	Municipal
P7-A	P7A: Implementar iluminación pública orientada a la seguridad de peatones y ciclistas	Municipal
P7-B	P7B: Zonas 30 o de tránsito calmado	Municipal
P7-C	P7C: Zonas escolares seguras	Municipal
P14-C	P14C: Cicloestacionamientos articulados con la red de infraestructura de transporte público	Municipal
P14-D	P14D: Zonas amarillas	Municipal
P16-B	P16B: Alianzas estratégicas para el conocimiento, la innovación y las buenas prácticas	Municipal
P17-B	P17B: Plan de Seguridad Vial	Municipal
P17-C	P17C: Programa de gestión de la velocidad	Municipal
P17-D	P17D: Lineamientos técnicos para la Seguridad vial	Municipal
P18-A	P18A: Intervención de lugares críticos	Municipal
P19-A	P19A: Armonizar el estado de las competencias entre entidades para mejorar el desempeño de la autoridad de transporte	Municipal
P20-A	P20A: Modificación de estructuras organizacionales	Municipal
P21-A	P21A: Armonizar los instrumentos de planificación a nivel municipal con los fines del desarrollo del territorio metropolitano	Municipal
P21-B	P21B: Implementar mecanismos de financiamiento para la sostenibilidad del sistema de movilidad	Municipal
P21-C	P21C: Promover con el sector privado la implementación de proyectos de movilidad	Municipal
P24-B	P24B: Optimizar la operación de centros logísticos y su infraestructura especializada	Municipal

ID	PROYECTOS PLANTEADOS	FORMULACIÓN
P24-C	P24C: Optimizar distribución de carga local y la Microdistribución en zonas de tránsito restringido	Municipal
P25-A	P25A: Fomentar articulación de actores de la logística de carga	Municipal
P28-B	P28B: Sistema de monitoreo, gestión y control del tránsito	Municipal
P29-B	P29B: Sistema de monitoreo, gestión y control de flota	Municipal
P30-A	P30A: Sistema dispositivo captura de información en sistema público de bicicletas	Municipal
P31-A	P31A: Expandir el área de cobertura del Sistema de Bicicletas Públicas	Municipal
P31-B	P31B: Complementar el sistema público de Bicicletas con otros modos alternativos.	Municipal
P33-B	P33B: Diseño de cicloparqueaderos en el espacio público	Municipal
P33-C	P33C: Gestión de cicloparqueaderos en estacionamientos privados	Municipal
P33-D	P33D: Diseño e implementación de cicloinfraestructura complementaria	Municipal
P34-B	P34B: Parqueaderos disuasorios	Municipal
P35-A	P35A: Vehículo compartido	Municipal
P6-A	P6A: Vehículos accesibles.	Metropolitano*
P10-A	P10A: Plan de reposición de flota transporte público colectivo y masivo	Metropolitano*
P10-B	P10B: Plan de reposición de flota transporte público individual	Metropolitano*
P12-B	P12B: Tarifa diferencial gestión de la demanda	Metropolitano*
P13-A	P13A: Estudio caracterización Transporte ilegal para el AMB	Metropolitano*
P13-B	P13B: Medidas de control evasión	Metropolitano*
P15-A	P15A: Implementación de PortaBicicletas en vehículos de Transporte Público	Metropolitano*
P19-B	P19B: Adopción de políticas que rigen el SITM	Metropolitano*
P20-B	P20B: Creación y conformación del Consejo Metropolitano de Movilidad	Metropolitano*
P20-C	P20C: Fortalecimiento de la Oficina de la bicicleta desde el AMB.	Metropolitano*
P26-A	P26A: Estructuración operacional del servicio público mixto de pasajeros.	Metropolitano*

ID	PROYECTOS PLANTEADOS	FORMULACIÓN
P28-A	P28A: Estructuración e implementación del sistema inteligente local de infraestructura, tránsito y transporte (SILITT)	Metropolitano*
P28-C	P28C: Implementación de información interactiva dirigida a los usuarios de los diferentes modos de transporte	Metropolitano*
P29-A	P29A: Servicios de provisión de información en el transporte público	Metropolitano*
P30-B	P30B: Taxi inteligente	Metropolitano*

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

Nota\*: Estos proyectos se pueden encontrar a detalle en el documento a nivel metropolitano

### 3.5.1. Programa P1. “Implementación de acciones que conlleven a la atención de los preceptos normativos en materia de transporte y tránsito en el Municipio de Floridablanca”

Uno de los pilares del sistema de movilidad del municipio de Floridablanca se soporta en el respeto de las normas de tránsito, transporte por parte de los usuarios de las vías urbanas y rurales, correspondiendo a las autoridades de tránsito y transporte municipal desarrollar acciones dirigidas al control y verificación del acatamiento a través de distintos mecanismos y estrategias enmarcadas desde la normatividad que rige a nivel nacional.

#### 3.5.1.1. Proyecto P1-A: Formular e implementar el modelo de control y regulación del transporte y tránsito

Al asistirle al Estado el deber de garantizar vías abiertas al público con medidas que garanticen la seguridad de los usuarios, es por lo que le corresponde intervenir desde la órbita de la regulación, organización, control de la movilidad urbana, en la que se encuentra asociada el tránsito de todos los peatones y vehículos en todas las categorías de vías abiertas al público. En garantía del derecho constitucional de desplazarse libremente de un lugar a otro, surge la obligación del Estado de propender por el bien común, la seguridad vial y prosperidad general, los que se encuentran asociadas a principios de orden constitucional como la protección de derechos fundamentales a la vida, salud e integridad de las personas que día a día utilizan las vías.

En el contexto anterior, surge para el Municipio de Floridablanca, en su condición de autoridad de tránsito, ejercer las competencias en el control y vigilancia del tránsito y transporte, a través de la herramienta concebida desde la adopción del Plan Estratégico de Control al Cumplimiento del Marco Normativo en Tránsito, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución 3443 de 2016 de 2016 del Ministerio de Transporte, que prevé los lineamientos Acciones Administrativas; como reportes que se constituyen en el soporte o la prueba indiciaria de un posible incumplimiento de la norma, y Acciones Operativas o de

Control en Vía: indicando los puestos de control, las periodicidades y los indicadores de gestión que se contemplen en las estrategias y campañas educativas que pueden consistir en capacitaciones y socialización de las normas que rigen el transporte y tránsito para propender que los ciudadanos tengan un uso responsable y eficiente de las vías y los prestadores del servicio de transporte público cumplan con las condiciones normativas que rigen la materia con el propósito de poder brindarle las garantías necesarias a la ciudadanía de un transporte eficiente, cómodo, accesible seguro y confiable.

Con este propósito se contempla el presente proyecto, que lleve a una gestión de control en el transporte y tránsito para garantizar una convivencia segura de todos los actores viales utilizando los medios o herramientas tecnológicas y técnicas permitidas y reguladas por la normatividad.

### Objetivos

- Definir líneas de intervención de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca que lleven al cumplimiento de las normas que regulan las acciones que se derivan de la movilidad.
- Alcanzar los propósitos de inspección, control y vigilancia en tránsito, facilitando la gestión al definir los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.
- Combina a la autoridad con funciones en materia de tránsito a reforzar la aplicación a todas las consecuencias que correspondan a las conductas que infrinjan las normas de transporte y tránsito.
- Adoptar acciones que tiendan a la prestación del transporte formal.
- Generar en los ciudadanos conciencia al apego normativo y la consolidación de una cultura ciudadana al buen comportamiento en el rol de actores viales, a través de las estrategias implementadas en el Plan Estratégico.

### Acciones

Revisión del estado de la implementación del Plan Estratégico de Control al Cumplimiento del Marco Normativo en Tránsito del Municipio de Floridablanca para las complementaciones o actualizaciones en acciones.

- Coordinar con las dependencias e instituciones el apoyo de acciones de manera integral con entidades o dependencias de apoyo
- Adelantar operativos de control permanentes en todo el territorio municipal que combatan la informalidad, a fin de aportar a la seguridad de los usuarios y la sostenibilidad del SITM
- Gestión e impulso en los procesos contravencionales generados por el control en tránsito.
- Inclusión de medidas cuantitativas que permitan monitorear el cumplimiento de las metas propuestas en las actividades de control en tránsito.

- Adopción de reconocimientos periódicos a ciudadanos o comunidades ejemplares por comportamientos alineados a los propósitos normativos
- Realizar los análisis técnicos en la implementación de elementos técnicos que permitan el bloqueo de los vehículos estacionados irregularmente en zonas prohibidas.
- Gestión eficiente del cobro persuasivo y coactivo en los procesos contravencionales adelantados por la infracción a las normas de tránsito y transporte.

### Ejecutores del proyecto

- Líder: Director General de la Dirección de Tránsito de Floridablanca.
- Ejecutor: Agentes de Tránsito de Floridablanca.
- Participantes: Dirección de Tránsito de Floridablanca

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Los recursos para la ejecución de este proyecto provienen de la gestión del personal con competencias enfocadas a los objetivos presentados.

### Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 54. META PARA EL PROYECTO DE FORMULAR E IMPLEMENTAR EL MODELO DE CONTROL Y REGULACIÓN DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Acciones implementadas y adoptadas	1						
Actividades ejecutadas permanentemente en el municipio de Floridablanca	50	Ejecutar 100 actividades de carácter permanente para el 2027	100	Ejecutar 100 actividades de carácter permanente para el 2032	100	Ejecutar 100 actividades de carácter permanente para el 2037	100
Cobro Persuasivo y Coactivo gestionado de las infracciones de tránsito y transporte		Gestionar la cartera en el 100% de los procesos contravencionales de multa al 2027	100%	Gestionar la cartera en el 100% de los procesos contravencionales de multa al 2032	100%	Gestionar la cartera en el 100% de los procesos contravencionales de multa al 2037	100%



INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
		en el municipio de Floridablanca		en el municipio de Floridablanca		en el municipio de Floridablanca	

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.1.2. Proyecto P1-B: Implementar efectivos métodos de detección, control y sanción en el control de emisiones

Desde el esquema normativo de orden nacional e internacional que tiende a la protección de la vida, la salud y goce del ambiente sano, se imponen medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes al aire provenientes de fuentes móviles que circulan por el territorio nacional, cuyas emisiones se produce por la quema de combustibles fósiles utilizados por el parque automotor, siendo éstos, las principales emisores de contaminantes como óxidos de nitrógeno, monóxido de carbono, hidrocarburos no quemados, dióxidos de azufre y compuestos orgánicos volátiles.

Para ser consecuentes con los objetivos de Desarrollo Sostenible, que incluye el cambio climático en el Objetivo 13: “Acción por el Clima”, Colombia se ha comprometido en el Acuerdo de París, ratificado por la Ley 1844 de 2017 con metas ambiciosas y a corto y mediano plazo, debiendo implementar acciones inmediatas y continuas y a su vez, ejercer la vigilancia y control de las fuentes móviles, estableciendo los operativos de verificación de emisiones por parte de las autoridades ambientales competentes de manera permanente y gestionando los procesos sancionatorios a cargo de las autoridades de tránsito, que para el caso, corresponde a la Dirección de Tránsito de Floridablanca. Del mismo modo, debe la institucionalidad municipal debe promover el uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones en Colombia con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

#### Objetivos

- Promover un sistema de movilidad ambientalmente sostenible y responsable con las actividades de verificación y control de las fuentes móviles.
- Reducir los niveles de contaminación ambiental por fuentes móviles a través de una adecuada intervención de las autoridades.
- Mitigar los impactos generados por el sistema de movilidad.
- Coordinación interinstitucional de acuerdo con las competencias de las autoridades de transporte y tránsito, ambientales y la Policía Nacional para una efectividad de los controles que se implementen, de acuerdo con la definición de competencias.

#### Acciones

- Campañas de sensibilización sobre cumplimiento normas de emisiones por fuentes móviles, inculcando conciencia sobre las consecuencias del cambio climático.
- Adopción del plan de evaluación, control y seguimiento a los vehículos, mediante operativos de control en vía y demás programas que tiene por objeto adelantar el seguimiento al cumplimiento obligatorio de los límites de emisión establecidos para las fuentes móviles en el municipio de Floridablanca.
- Dotación de elementos necesarios (vehículos y tecnológica) para el control de emisiones contaminantes de fuentes móviles, de acuerdo con las necesidades determinadas en los estudios técnicos.
- Vigilar y controlar el cumplimiento de la normatividad ambiental vigente respecto a los límites de emisiones contaminantes de las fuentes móviles.
- Promover el uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones en el parque automotor de las entidades públicas del orden municipal y adoptar los beneficios contemplados en la Ley 1964 de 2019.
- Adelantar y culminar los procesos de cobro persuasivo y coactivo por la omisión de la normatividad ambiental vigente respecto a los límites de emisiones contaminantes de las fuentes móviles.
- Reconocimientos públicos a propietarios, poseedores o conductores por mantenimientos adecuados en parque automotor objeto de verificación

### Ejecutores del proyecto

- Líder: Director de Tránsito de Floridablanca
- Ejecutor: Agentes de Tránsito de Floridablanca.
- Participantes: Secretaría de Planeación, Secretaría de Salud de Floridablanca y la Policía Nacional.

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Los recursos de funcionamiento actuales de las entidades por ajuste en las actividades del personal vinculado actualmente y la alineación con los objetivos del proyecto.

### Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 55. META PARA EL PROYECTO DE MEJORES Y MÁS EFECTIVOS MÉTODOS DE DETECCIÓN, CONTROL Y SANCIÓN EN EL CONTROL DE EMISIONES.**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Controles semanales realizados en el municipio de Floridablanca	26	Ejecutar 260 controles semanales en el municipio de Floridablanca durante el año 2027	260	Ejecutar 260 controles semanales en el municipio de Floridablanca durante el año 2032	260	Ejecutar 260 controles semanales en el municipio de Floridablanca durante el año 2037	260
Dotación elementos técnicos y tecnológicos de control de emisiones contaminantes fuentes móviles	1	Dotar 100 de los elementos técnicos y tecnológicos de control de emisiones contaminantes de fuentes móviles en el municipio de Floridablanca en el año 2027	100	Dotar 100 de los elementos técnicos y tecnológicos de control de emisiones contaminantes de fuentes móviles en el municipio de Floridablanca en el año 2032	100	Dotar 100 de los elementos técnicos y tecnológicos de control de emisiones contaminantes de fuentes móviles en el municipio de Floridablanca en el año 2037	100

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.1.3. Proyecto P1-C: Gestionar acciones que aporten a la eficiencia y eficacia de los instrumentos de planificación y la regulación en movilidad

Para guardar coherencia, si desde el ejercicio de las funciones de planificación de la entidad territorial se determina la justificación de la necesidad de ejecutar programas, proyectos, acciones, resulta necesario, por ende, la participación y compromiso mismo de todos los actores institucionales que se benefician de la ejecución de éstos y de esta manera bajo las priorizaciones determinadas se logre las metas propuestas.

Se desprende entonces, que los proyectos demarcados en el Plan de Movilidad de Floridablanca llevan a que el conglomerado público participe con acciones mancomunadas que lleven a la efectividad de lo planificado como prenda de garantía del desarrollo regional, vinculando para ello, los sectores gremiales, comunidades y en general el sector privado que se vincule para aportar a los logros que persigue cada proyecto.

### Objetivos

- Lograr mejoras en la productividad sectorial y la competitividad del municipio de Floridablanca a través de la gobernabilidad del sistema de movilidad metropolitana y municipal y la legitimidad en la ejecución de los planes, programas y proyectos del Plan de Movilidad del Municipio de Floridablanca.

- El cumplimiento del marco regulatorio institucional permite la consolidación y el fortalecimiento de una cultura institucional y ciudadana que dirija la gestión de la movilidad conforme se contempla en los programas, estrategias, proyectos y objetivos del Plan.

### **Acciones**

- Gestionar e impulsar la ejecución de los programas y proyectos definidos en los instrumentos de planificación municipal que aportan a la movilidad segura y sostenible.
- Velar por el acatamiento de la normatividad, directrices y políticas de orden metropolitano y municipal, en los términos y condiciones establecidas
- Implementar un tablero de control que pueda inferir el cumplimiento de las actuaciones trazadas en materia de movilidad de orden municipal para determinar los procesos que se encuentran pendientes de ejecución para impulsar las acciones que permitan su desarrollo.
- Evaluar, definir y sustentar la no ejecución de los proyectos definidos en los instrumentos de planificación.
- Socializar con el conglomerado público y privado, los proyectos que hacen parte del Plan de Movilidad del Municipio, su ejecución y las determinaciones que varíen la ejecución de los proyectos de movilidad.

### **Ejecutores del proyecto**

- Líder: Director de Tránsito de Floridablanca
- Ejecutor: Secretaria de Infraestructura de Floridablanca
- Participantes: Metrolínea S.A., Secretaría de Infraestructura y Planeación

### **Fuentes de financiación**

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Los recursos de funcionamiento actuales de las entidades por ajuste en las actividades del personal vinculado actualmente y la alineación con los objetivos del proyecto.

### **Metas e indicadores**

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 56. META PARA EL PROYECTO DE GESTIONAR ACCIONES QUE APORTEN A LA EFICIENCIA Y EFICACIA DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y LA REGULACIÓN EN MOVILIDAD**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Tablero de control implementado en el municipio de Floridablanca				Elaborar el tablero de control para el municipio de Floridablanca en el 2032	1	Implementar el tablero de control para el municipio de Floridablanca en el 2037	1
Plan de Movilidad socializado en el municipio de Floridablanca con el sector público	50%	Socializar con el sector público el 100% del Plan de Movilidad para el municipio de Floridablanca en el año 2027	100%	Socializar con el sector público el 100% del Plan de Movilidad para el municipio de Floridablanca en el año 2032	100%	Socializar con el sector público el 100% del Plan de Movilidad para el municipio de Floridablanca en el año 2037	100%
Plan de Movilidad socializado en el municipio de Floridablanca con el sector privado	50%	Socializar con el sector privado el 100% del Plan de Movilidad para el municipio de Floridablanca en el año 2027	100%	Socializar con el sector privado el 100% del Plan de Movilidad para el municipio de Floridablanca en el año 2032	100%	Socializar con el sector privado el 100% del Plan de Movilidad para el municipio de Floridablanca en el año 2037	100%
Programas y proyectos del PMM de Floridablanca ejecutados		Ejecutar el 30% programas y proyectos del PMM de Floridablanca en el año 2027	30%	Ejecutar el 30% programas y proyectos del PMM de Floridablanca en el año 2032	30%	Ejecutar el 40% programas y proyectos del PMM de Floridablanca en el año 2037	40%

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.2. Programa P2. “Generar sinergias para la armonización de las políticas, programas y acciones en torno al enfoque de género y la seguridad vial en la movilidad”

El programa generar sinergias para la armonización de las políticas, programas y acciones en torno al enfoque de género y la seguridad vial en la movilidad, implica incorporar el enfoque de género, el enfoque de la Visión Cero y la búsqueda del Sistema Seguro en las acciones del sector movilidad. Implica también, llevar a cabo un análisis de las necesidades diferenciales de mujeres y hombres, de los usuarios viales más vulnerables y de las diversas formas de moverse en Floridablanca y los demás municipios del área metropolitana, así como de los posibles impactos que pueden tener las políticas en unas y

182



otros. Esto quiere decir que este análisis requiere de una mirada transversal de las problemáticas a partir del fortalecimiento del comité metropolitano de movilidad sustentable, para detectar en todas ellas las brechas y potencialidades referentes al género, lo que implica aplicar “lentes” de género e inclusión social para abordar la movilidad de manera sostenible, segura e incluyente, además es necesario destacar la necesidad de promover un trabajo coordinado y multidisciplinario entre todos los sectores que trabajan por la movilidad y la ciudadanía y es el comité metropolitano de movilidad sustentable el líder natural para hacerlo.

### **3.5.2.1. Proyecto P2-A: Fortalecimiento del Comité Metropolitano de Movilidad Sustentable para una Movilidad Sostenible, Segura e Incluyente.**

Este es un proyecto metropolitano transversal a todos los municipios del área y es muy importante garantizar la vinculación y la participación activa de los 4 municipios de área metropolitana y sus oficinas de género y de la mujer y de los equipos de seguridad vial al Comité Metropolitano de Movilidad Sustentable, para que las acciones de dicho comité en pro de pensar en una movilidad con perspectiva de género, inclusiva, segura y sostenible, aseguren que el área metropolitana será impactada con iniciativas que consideren las necesidades particulares de las mujeres, personas con discapacidad, población mayor y poblaciones históricamente discriminadas; recordemos que esto requiere analizar sus viajes mirando más allá, considerando no sólo la minimización de costos y tiempos, sino también factores como el hacinamiento, la seguridad, la accesibilidad que afectan la autonomía de las personas para el uso y disfrute del espacio y los diferentes medios de transporte público y que según las problemáticas que arrojó el diagnóstico afectan en mayor medida a las mujeres y población mayor.

Fortalecer la integración del enfoque de género y de la seguridad vial en el Comité Metropolitano de Movilidad Sustentable, necesita el trabajo coordinado entre los distintos organismos del Estado para potenciar el trabajo y la no duplicación de esfuerzos en materia de equidad, igualdad y de no violencia en la elaboración de políticas, programas y proyectos del sector transporte y el seguimiento del PMMM para el Municipio de Floridablanca y los demás municipios del área.

El Comité Metropolitano de movilidad sustentable es la instancia asesora de participación en la planificación de programas y estrategias que incentiven y fortalezcan el uso de los medios de transporte sustentable<sup>6</sup>, por lo anterior es el espacio propicio para integrar las diferentes acciones con respecto al enfoque de género y las acciones de seguridad vial al PMMM. Por eso es necesario que hagan parte de ese comité<sup>7</sup>, los y las representantes de la oficina de género y los representantes de las áreas que gestionan la seguridad vial en los diferentes municipios del área metropolitana.

Floridablanca y su oficina de la mujer cuenta con programas de participación activa que le permite recoger las experiencias y vivencias de grupos diversos como las organizaciones

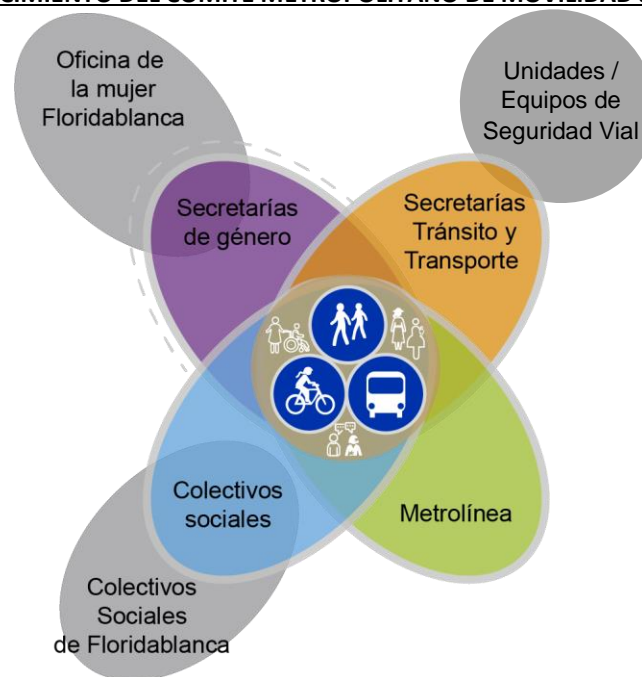
<sup>6</sup> Resolución 642 del 3 de noviembre de 2016 por medio de la cual se crea y conforma el comité metropolitano de movilidad sustentable en el área metropolitana

<sup>7</sup> Miembros actuales del comité: representantes de las secretarías de tránsito y transporte de los municipios del área metropolitana de Bucaramanga, un representante de las diferentes organizaciones que promueven la movilidad sustentable, y un representante del SITM Metrolínea

de mujeres, las asociaciones de madres comunitarias, de mujeres rurales, de amas de casa, el consejo consultivo de mujeres, las fundaciones de discapacidad, el subprograma LGTBI que permitirán enriquecer la hoja de ruta del comité para incluir la perspectiva de género teniendo en cuenta las necesidades de su población.

Por su parte, este Plan Maestro de Movilidad de Floridablanca identifica la necesidad de que el municipio de Floridablanca se fortalezca institucionalmente para abordar holísticamente la problemática de pérdida de vidas, la ocurrencia de discapacidades y heridas graves a causa de siniestros viales (P16-A Unidad de Seguridad Vial de Floridablanca). Así mismo, la necesidad de que los esfuerzos en la gestión de la seguridad vial de cada municipios del AMB se articulen en un escenario común, tal que se promueva la creación conjunta de acciones técnicas, pedagógicas, de comunicaciones, persuasivas y de control-sanción, la transferencia de conocimiento y de buenas prácticas entre los equipos, y de esta forma se trabaje de manera efectiva, coordinada y conjunta por el mejoramiento de la seguridad vial de todos los usuarios del sistema de movilidad en todo el territorio.

**FIGURA 61. FORTALECIMIENTO DEL COMITÉ METROPOLITANO DE MOVILIDAD SUSTENTABLE**



*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

## Objetivos

- Articular las diferentes acciones de las políticas públicas de género, diversidad, envejecimiento y disfrute de las ciudades del área metropolitana de Bucaramanga, así como la política pública de Seguridad Vial desde el orden Nacional, con referencia a la movilidad inclusiva y segura, con participación activa de la oficina de la mujer y la futura Unidad de Seguridad Vial del municipio de Floridablanca en dicho comité.

## Acciones

- Vincular la oficina de la mujer de Floridablanca al Comité Metropolitano de Movilidad Sustentable, para integrar los programas y estrategias con enfoque de género y diferencial respecto a la movilidad inclusiva y segura.
- Vincular al equipo técnico de seguridad vial que se conforme en la Secretaría de Tránsito de Floridablanca, al Comité Metropolitano de Movilidad Sustentable, para una Movilidad Sostenible, Segura e Incluyente, para integrar los lineamientos de abordaje ético (Visión Cero) y holístico (Sistema Seguro) de la Seguridad Vial.
- Armonizar en el Plan de acción del Comité Metropolitano de Movilidad Sustentable la articulación de las diferentes acciones de las políticas Públicas de género del municipio de Floridablanca y las propuestas del Plan Maestro Metropolitano de Movilidad con respecto al enfoque de género y diferencial
- Orientar y gestionar las acciones transversales de tipo social y de comunicaciones para una movilidad inclusiva y segura.

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirector de transporte del AMB
- Ejecutor: Comité Metropolitano de Movilidad Sustentable
- Participantes: Oficina de la mujer y secretaría de tránsito de Floridablanca (Unidad de Seguridad vial de Floridablanca)

## Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Los recursos de funcionamiento actuales de las entidades por ajuste en las actividades del personal contratado actualmente y la alineación con los objetivos del proyecto.
- Ingresos Corrientes de Libre Destinación de los municipios en el diseño y ejecución del plan de acción.

## Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 57. META PARA EL PROYECTO DE FORTALECIMIENTO DEL COMITÉ METROPOLITANO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA UNA MOVILIDAD INCLUSIVA Y SEGURA**

INDICADOR	LÍNEA BASE	VICTORIAS TEMPRANAS	META					
	2022		2027		2032		2037	
Oficinas de género vinculadas en los municipios del AMB	0	Vincular al municipio de Floridablanca con el comité (Oficina de la mujer)	Vincular al municipio de Floridablanca con el comité (Oficina de la mujer)	1	Vincular al municipio de Floridablanca con el comité (Oficina de la mujer)	1	Vincular al municipio de Floridablanca con el comité (Oficina de la mujer)	1
(1) Un plan de acción anual elaborado	0	Elaborar 3 planes de acción para el municipio de Floridablanca	Elaborar 3 planes de acción para el municipio de Floridablanca	3	Elaborar 5 planes de acción para el municipio de Floridablanca	5	Elaborar 5 planes de acción para el municipio de Floridablanca	5

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.3. Programa P3. “Espacios públicos sin violencia”

El programa espacios públicos sin violencia, pretende que se minimicen problemáticas de acoso sexual y violencia que se presentan en los diferentes modos de transporte y el uso del espacio público en el municipio de Floridablanca, es así que se requiere fortalecer las acciones para la prevención y respuesta oportuna frente el acoso y la violencia sexual, con el fin de brindar atención a las situaciones de violencias basadas en género (VBG) en los diferentes modos de movilidad del área metropolitana de Bucaramanga. Así mismo se hace necesario el diseño de campañas de educación y sensibilización a la ciudadanía en general en pro de lograr cada vez que se realce la seguridad y la sensación de seguridad en el espacio público.

#### 3.5.3.1. Proyecto P3-A: Protocolos de abordaje para la atención y prevención de situaciones de violencia en la cadena de la movilidad

El 52.7% de los habitantes del municipio de Floridablanca son mujeres, y también constituyen la mitad de los usuarios de los sistemas de transporte público, por eso es muy importante tener en cuenta las necesidades y problemáticas de las mujeres en la movilidad de manera diferenciada. En el ejercicio de participación ciudadana que se efectuó durante el desarrollo de la consultoría, los grupos de mujeres y comunidades LGTBIQ+ enfatizaron la problemática de seguridad y miedo en el espacio público que se ve alimentado por las experiencias de acoso que se viven cotidianamente en los diferentes sistemas de movilidad. Cuando una persona es afectada por este tipo de situaciones no es clara ni para ella, ni para los diferentes funcionarios y funcionarias involucradas en la movilidad, la ruta de apoyo y denuncia, por eso conformar una dupla con la oficina de la mujer de Floridablanca y los

actores que operan la movilidad para desarrollar y difundir los protocolos y la estrategia de atención a estas denuncias se hace primordial, para lograr una movilidad inclusiva y segura.

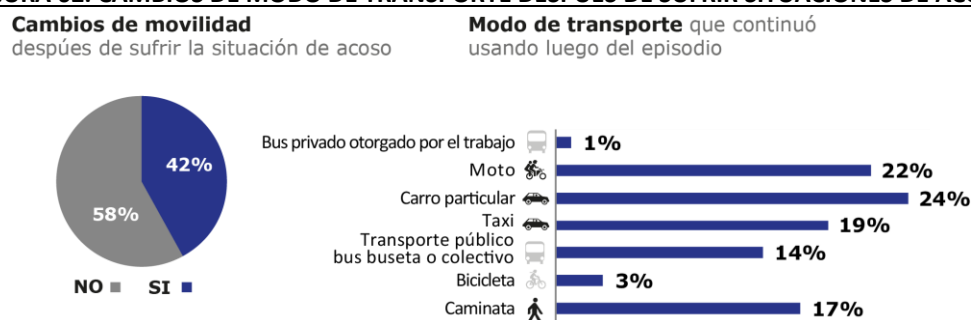
El acoso sexual y otras formas de violencia sexual en los espacios públicos, tanto en entornos urbanos como rurales, son un problema cotidiano al que se enfrentan en especial las mujeres y niñas en todos los países del mundo<sup>8</sup> y la movilidad en Floridablanca no es ajena a esta realidad, las personas sufren y temen diferentes tipos de acoso y violencia en espacios públicos, desde comentarios y gestos desagradables desde la índole sexual hasta la violación.

Las mujeres y los hombres hacen un uso diferenciado del espacio público y por ello es necesario analizarlo desde una mirada de género que permita identificar limitaciones y necesidades diferenciadas entre ellos y con ello diseñar acciones que sumen a que en el espacio público las mujeres y las niñas transiten y vivan de manera libre y segura.

Los protocolos de abordaje para la atención y prevención de situaciones de violencia en la cadena de la movilidad es una acción estratégica para identificar, visibilizar y prevenir la violencia basada en el género y orientar a la ciudadanía en general sobre qué hacer y cómo prevenir estos casos.

En la encuesta realizada de manera metropolitana por la consultoría, se evidenció como las situaciones de acoso afectan la autonomía de las personas al movilizarse, además de propiciar elección por otros modos de transporte menos sostenibles y contaminantes.

**FIGURA 62. CAMBIOS DE MODO DE TRANSPORTE DESPUÉS DE SUFRIR SITUACIONES DE ACOSO**



Fuente: Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult a partir de EODH 2021 Módulo E (social)

Es así como se debe fortalecer las acciones para la prevención y respuesta oportuna frente el acoso y la violencia sexual, con el fin de brindar atención a las situaciones (VBG) violencias basadas en género en los diferentes modos de movilidad del área metropolitana y para ello se proponen los siguientes objetivos:

## Objetivos

- Atender y prevenir los casos de acoso y situaciones VBG en los diferentes modos de movilidad en Floridablanca.

<sup>8</sup> <https://www.unwomen.org/es/what-we-do/ending-violence-against-women/creating-safe-public-spaces>



- Crear y mejorar los instrumentos de atención que guíen el actuar de la administración municipal de Floridablanca de manera oportuna frente a las diversas situaciones VBG en la movilidad que se den en el municipio.

### Acciones

- Identificación de ruta de atención para las situaciones VBG en la cadena de la movilidad de Floridablanca.
- Articulación de los protocolos VBG con las diferentes entidades de Floridablanca que intervienen en las rutas de denuncia
- Capacitación de personal en la atención de situaciones VBG (personal de la conducción, de seguridad y administración de los diferentes modos de movilidad en Floridablanca).
- Diseño, elaboración, publicación y socialización de protocolos de acción intersectoriales para la atención, prevención y respuesta efectiva ante casos de acoso y situaciones VBG en la movilidad de Floridablanca.
- Visibilizar los protocolos a toda la comunidad de Floridablanca para casos VBG en la movilidad inclusiva y segura.

### Ejecutores del proyecto

- Líder: Secretaría de Desarrollo Social de Floridablanca
- Ejecutor: Oficina de la mujer de Floridablanca
- Participantes: Metrolínea, Empresas de Taxis, Oficina de la Bicicleta, operadores de transporte masivo y colectivo, Policía Nacional, oficina de comunicaciones del municipio de Floridablanca.

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Los recursos de funcionamiento actuales de las entidades por ajuste en las actividades del personal contratado actualmente y la alineación con los objetivos del proyecto.
- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio para inversión en planes del sector social.

### Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 58. META PARA EL PROYECTO DE PROTOCOLOS DE ABORDAJE PARA LA ATENCIÓN Y PREVENCIÓN DE SITUACIONES DE VIOLENCIA EN LA CADENA DE LA MOVILIDAD**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Protocolo implementado o de detección y respuesta efectiva ante violencias	Victoria Temprana		Victoria Temprana				
Documento elaborado con plan de capacitación de personal ante situaciones VBG	0	Elaborar un documento con el plan de capacitación de personal ante situaciones VBG en el municipio de Floridablanca para el 2027	1				
Personas capacitadas en el municipio de Floridablanca	0	Capacitar al 100% del personal de los diferentes sistemas de transporte sobre los protocolos de VBG en Floridablanca para el 2027	100%	Capacitar al 100% del personal de los diferentes sistemas de transporte sobre los protocolos de VBG en Floridablanca para el 2032	100%	Capacitar al 100% del personal de los diferentes sistemas de transporte sobre los protocolos de VBG en Floridablanca para el 2037	100%
Campaña anual de comunicación realizada para visibilizar los protocolos VBG a la comunidad de Floridablanca en los diferentes sistemas de movilidad	0	Ejecutar 3 campañas (una por año) 30% de la comunidad de Floridablanca informada sobre la ruta de atención sobre VBG en la movilidad	3	Ejecutar 5 campañas (una por año) 30% de la comunidad de Floridablanca informada sobre la ruta de atención sobre VBG en la movilidad	5	Ejecutar 5 campañas (una por año) 30% de la comunidad de Floridablanca informada sobre la ruta de atención sobre VBG en la movilidad	5

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.3.2. Proyecto P3-B: Mecanismos físicos y virtuales para denuncia de casos de acoso entorno a la movilidad

Han sido varias las denuncias de acoso callejero en el transporte público individual, masivo y en el espacio público en Floridablanca, difundidas por diferentes medios de comunicación locales, además de la problemática expresada en las jornadas de participación ciudadana y en el diagnóstico que realizó la consultoría a nivel metropolitano. Se plantea este proyecto que está estrechamente ligado al anterior y su implementación está muy relacionada con los siguientes objetivos del PMMM garantizar el desplazamiento autónomo y accesible de los diferentes grupos poblacionales en el municipio de Floridablanca y la implementación de una movilidad inteligente, también en concordancia en lograr mejorar la percepción de seguridad que permita aumentar el uso de los modos sostenibles de transporte.

El acoso y/o violencia sexual y de género representa un problema social que afecta de manera directa la calidad de vida de las y los usuarios de los sistemas de transporte en Floridablanca, ocasionando cambios de alternativas para movilizarse o dejen de hacer uso del servicio súbita o paulatinamente, lo que generaría una reducción en la demanda del servicio, hablando del transporte público de pasajeros, afectando el desarrollo económico y social.

Por acoso sexual se entenderá "...un conjunto de prácticas cotidianas, como frases, gestos, silbidos, sonidos de besos, tocamientos, masturbación pública, exhibicionismo, seguimientos (a pie o en auto), entre otras, con un manifiesto carácter sexual" (Zermeño y Plácido, 2009)<sup>9</sup> estos comportamientos están naturalizados debido a la normalización de la violencia o la falta de conocimiento o información sobre cómo actuar en casos de presenciar acosos callejeros.

El proyecto mecanismos de alerta en tiempo real para alertar sobre situaciones de acoso y violencia de género. (como por ejemplo botones de pánico, aplicaciones -apps u otras tecnologías que estén presentes al momento de su implementación) se piensa como una herramienta para la comunidad y la cultura ciudadana, ratifica el compromiso en temas de prevención y atención a mujeres fortaleciendo los niveles de difusión y apropiación del derecho de las mujeres a estar en una Floridablanca segura y libre de violencias.

Los sistemas inteligentes de transporte son un aliado para prevenir las violencias basadas en género en la movilidad, la inserción de mecanismos tecnológicos pensando en la seguridad permitirán que se pueda no solo denunciar, también visibilizar y desnaturalizar el acoso callejero.

#### Objetivos:

- Aumentar la confianza y el uso de los y las usuarias hacia los modos sostenibles de transporte en Floridablanca.
- Aumentar los mecanismos y el talento humano capacitado que permitan que las personas accedan fácilmente a rutas de denuncia VBG en la movilidad de Floridablanca.

<sup>9</sup> CEPAL. *Violencia de género en el transporte público. Chile 2015.*

- Difundir en la población de Floridablanca la existencia de mecanismos denuncia BVG para que puedan ser de fácil acceso.

### Acciones

- Análisis de diferentes alternativas sobre mecanismos físicos y virtuales para que los y las usuarias de la movilidad sostenible y segura en el municipio de Floridablanca alerten sobre situaciones de acoso y violencia de género en la movilidad del municipio.
- Identificación e implementación de prueba piloto del mecanismo de alerta sobre situaciones de VBG más apropiado para cada modo de transporte que opere en el municipio de Floridablanca.
- Socializar los mecanismos de alerta de situaciones VBG a la comunidad en los modos de transporte de Floridablanca.

### Ejecutores del proyecto

- Líder: Secretaría de Desarrollo Social de Floridablanca.
- Ejecutor: Secretaría de Gobierno de Floridablanca.
- Participantes: Metrolínea, Empresas de Taxis, Oficina de la Bicicleta, operadores de transporte masivo y colectivo, Policía Nacional, oficina de comunicaciones y de la mujer de Floridablanca.

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Recursos de funcionamiento por apoyo del personal de las entidades en los estudios y análisis requeridos para la identificación de alternativas para las alertas de situaciones de acoso y violencia de género.
- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio para los estudios e implementación de las alternativas viabilizadas en el sistema de transporte.
- Recursos de Metrolínea para inversión en el sistema de transporte.
- Recursos de cofinanciación nacional por el apoyo a los sistemas de transporte bajo reestructuraciones del sistema o adecuaciones en nuevas intervenciones para alcanzar las metas de cobertura.

### Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 59. METAS PARA EL PROYECTO DE MECANISMOS FÍSICOS Y VIRTUALES PARA DENUNCIA DE CASOS DE ACOSO ENTORNO A LA MOVILIDAD**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Informe con el análisis de los mecanismos de alerta de acoso y VBG ejecutado y adaptados a los diferentes modos de transporte del AMB	1						
Prueba piloto implementada	0	Implementación de prueba piloto por medio de transporte en el municipio de Floridablanca en el año 2027	Una prueba piloto por medio de transporte				
Un mecanismo implementado o instalado	0			Garantizar el 60% de cobertura el mecanismo por cada sistema de transporte en el municipio de Floridablanca para el año 2032	60%	Garantizar 90% de cobertura por cada sistema de transporte en el municipio de Floridablanca para el año 2037	90%

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.4. Programa P4. “Accesibilidad al medio físico”

#### 3.5.4.1. Proyecto P4-B: Implementación de módulos peatonales y dispositivos sonoros en intersecciones semafóricas

Con el fin de garantizar un paso seguro y mejorar la movilidad de los peatones se propone que la totalidad de las intersecciones semaforizadas cuente con fases peatonales sobre todos los accesos, ya que actualmente pocas intersecciones presentan de manera parcial los sistemas de control semafórico para este modo. De igual manera, se identifica la necesidad de realizar el mantenimiento y actualización del sistema semafórico existente.



Estos dispositivos deben considerar la normatividad vigente que los regule a nivel tecnológico. A su vez, el Manual de Señalización Vial enuncia una serie de ítems que se deben considerar, así como indicadores que se deben tener en cuenta para el adecuado y óptimo funcionamiento de un semáforo en cualquier infraestructura vial, entre los cuales se encuentra el estado de los lentes, la longitud de los brazos, la pintura que debe tener cada brazo y la colocación apropiada sobre el brazo de los módulos semafóricos para peatones.

Un aspecto fundamental que se busca implementar en las principales intersecciones semaforizadas y en dónde el flujo peatonal sea relevante, es de priorizar las fases peatonales de tal forma que en cada ciclo semafórico exista una fase de verde específica para el paso peatonal en todos sus accesos al mismo tiempo, lo que comúnmente se llama “un todo verde”. Con esto se logra garantizar una prioridad de paso al peatón de forma segura, ya que con este tipo de fases se consigue atravesar toda la intersección en una misma fase y no en un conjunto de fases como en muchas ocasiones pasa; con esto se evitan las demoras en los pasos peatonales, tendiendo por parte del peatón de arriesgarse a pasar un tramo de la vía por la demora que implica pasar en varias fases de verde.

Adicionalmente, estos elementos de control deben alertar y regular el movimiento de las personas con discapacidad visual, con lo cual se debe evolucionar la red semafórica incluyendo elementos sonoros en cada cruce peatonal regulado.

Por último, se deben considerar semáforos actuados por solicitud del peatón en zonas donde el volumen peatonal es bajo, o en zonas periféricas donde las condiciones de seguridad vial lo exijan. Para esto se requiere un estudio de tránsito que identifique su sustento técnico y diseño.

En este proyecto debe participar principalmente la secretaria de Tránsito, así como las secretarías de infraestructura. Es importante que los trabajos también incluyan el mantenimiento regular de la infraestructura semafórica de la ciudad para que la medida perdure en el tiempo.

## Objetivos

- Mejora en la seguridad y comodidad peatonal al transitar sobre las intersecciones semaforizadas. Disminución de los siniestros sobre las intersecciones semaforizadas.
- Actualizar el diseño del sistema de semaforización para que priorice al peatón dentro del diseño de las fases al interior del ciclo semafórico.
- Implementar nuevos sistemas de control y regulación como son los contadores, alarmas y alertas sonoras y semáforos peatonales que garanticen una movilidad segura del peatón.

## Acciones

- Este proyecto debe estar coordinado / enlazado con la actualización del sistema de control semafórico.
- Realizar un estudio técnico en cada intersección para definir los tiempos de ciclo buscando priorizar al peatón.

- Coordinar con grupos u organización de persona con limitación visual para la implementación y reconocimiento de los nuevos dispositivos sonoros.
- Analizar qué intersecciones pueden incluir dispositivos actuados desde el peatón según condiciones de volumen peatonal y vehicular. En todo caso buscar la priorización peatonal.
- Realizar la adecuación de las intersecciones con los módulos peatonales, dispositivos sonoros, y otros elementos que se consideren desde el componente de tránsito, acompañado de las intervenciones que brinden accesibilidad física a personas con movilidad reducida. En este sentido, se deben generar rampas en cada uno de los costados de los ramales viales que convergen en la intersección, así como los separadores para brindar continuidad del paso peatonal. Todo lo anterior debe ir acompañado de la debida señalización del paso peatonal (Cebra).

### **Ejecutores del proyecto**

- Líder: Subdirección de transporte del AMB
- Ejecutor: Secretaría de tránsito de Floridablanca
- Participantes: Metrolínea, empresas de servicios públicos.

### **Fuentes de financiación**

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca por conceptos de multas y derechos de tránsito para inversión en semaforización.
- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio para el apoyo en los requerimientos de inversión de los planes de semaforización.

### **Metas e indicadores**

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 60. META PARA EL PROYECTO DE IMPLEMENTACIÓN DE MÓDULOS PEATONALES Y DISPOSITIVOS SONOROS EN INTERSECCIONES SEMAFÓRICAS**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Porcentaje de intersecciones semaforizadas rediseñadas e implementadas que sean accesibles y cuenten con módulo peatonal y dispositivo sonoro	0	Rediseñar e implementar el 30% de las intersecciones semaforizadas para que sean accesibles y cuenten con módulo peatonal y dispositivo sonoro para el 2027 en el municipio de Floridablanca	30%	Rediseñar e implementar el 60% de las intersecciones semaforizadas para que sean accesibles y cuenten con módulo peatonal y dispositivo sonoro para el 2032 en el municipio de Floridablanca	60%	Rediseñar e implementar el 100% de las intersecciones semaforizadas para que sean accesibles y cuenten con módulo peatonal y dispositivo sonoro para el 2037 en el municipio de Floridablanca	100%

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult según información mencionada por la secretaría de tránsito

### 3.5.4.2. Proyecto P4-C: Implementación de elementos de soporte para la movilidad vertical

Floridablanca presenta una topografía diversa, con zonas de pendientes pronunciadas y obstáculos que impiden el desplazamiento autónomo de parte de la población. Dichas pendientes requieren de infraestructuras que permitan la movilidad vertical a través de elementos mecánicos que ayudan a las personas a salvar las diferencias de nivel en entornos urbanos (Pons, 2017).

Estos tienen una gran capacidad de modificar los desplazamientos en sus áreas de implantación, generan un aumento en los viajes de las personas con mayores dificultades de movilidad (en particular de los ancianos), gozan de una alta aprobación en las encuestas realizadas a los vecinos y obtienen un balance energético y ambiental positivo, ya que los viajes en vehículos motorizados que se evitan compensan los propios del funcionamiento de las infraestructuras.

Al respecto, se presentan las siguientes opciones para evaluación de implantación en sitios de pendientes pronunciadas:

- Ascensores urbanos: instalación de cabinas elevadoras que transporten personas desde un nivel a otro u otros de forma vertical.
- Funiculares: instalación de vehículos que se mueven mediante tracción, y que conectan dos niveles de forma diagonal, generalmente con pendientes de fuente desnivel.

**FIGURA 63. ELEMENTOS DE SOPORTE PARA LA MOVILIDAD VERTICAL**

**Ascensores urbanos**



Fuente: imagen recuperada de [plataformaarquitectura.cl](http://plataformaarquitectura.cl)

**Funiculares**



Fuente: imagen recuperada de [curionautas.com](http://curionautas.com)

Al respecto, con estas acciones se busca eliminar las barreras actuales que posee la infraestructura peatonal de la ciudad, buscando garantizar el acceso a su infraestructura de movilidad y servicios. Se definieron los corredores de la red vial principal que poseen más de 12% de pendiente longitudinal, a los cuales se les debe realizar el respectivo diagnóstico y factibilidad para implementación de acciones de mitigación para la movilidad vertical. Los corredores son:

**TABLA 61. CORREDORES RED VIAL PRINCIPAL CON PENDIENTES MAYORES AL 12%**

ID	CORREDOR	ID	CORREDOR
1	Anillo Vial Vía Girón	36	Carrera 1
2	Autopista a Floridablanca	37	Carrera 10E
3	Autopista a Piedecuesta	38	Carrera 11
4	Autopista Bucaramanga	39	Carrera 11E
5	Autopista Floridablanca	40	Carrera 12
6	Autopista Piedecuesta	41	Carrera 15b
7	Avenida 60 Kr 60	42	Carrera 16
8	Avenida Oriental Avenida 60	43	Carrera 18a
9	Avenida Tejar	44	Carrera 20
10	Calle 107	45	Carrera 3
11	Calle 116	46	Carrera 32 a
12	Calle 12	47	Carrera 32 b
13	Calle 121	48	Carrera 33
14	Calle 123	49	Carrera 36
15	Calle 15 b	50	Carrera 37
16	Calle 152 d	51	Carrera 38
17	Calle 158	52	Carrera 3E
18	Calle 17	53	Carrera 46
19	Calle 200	54	Carrera 48
20	Calle 200 b	55	Carrera 57

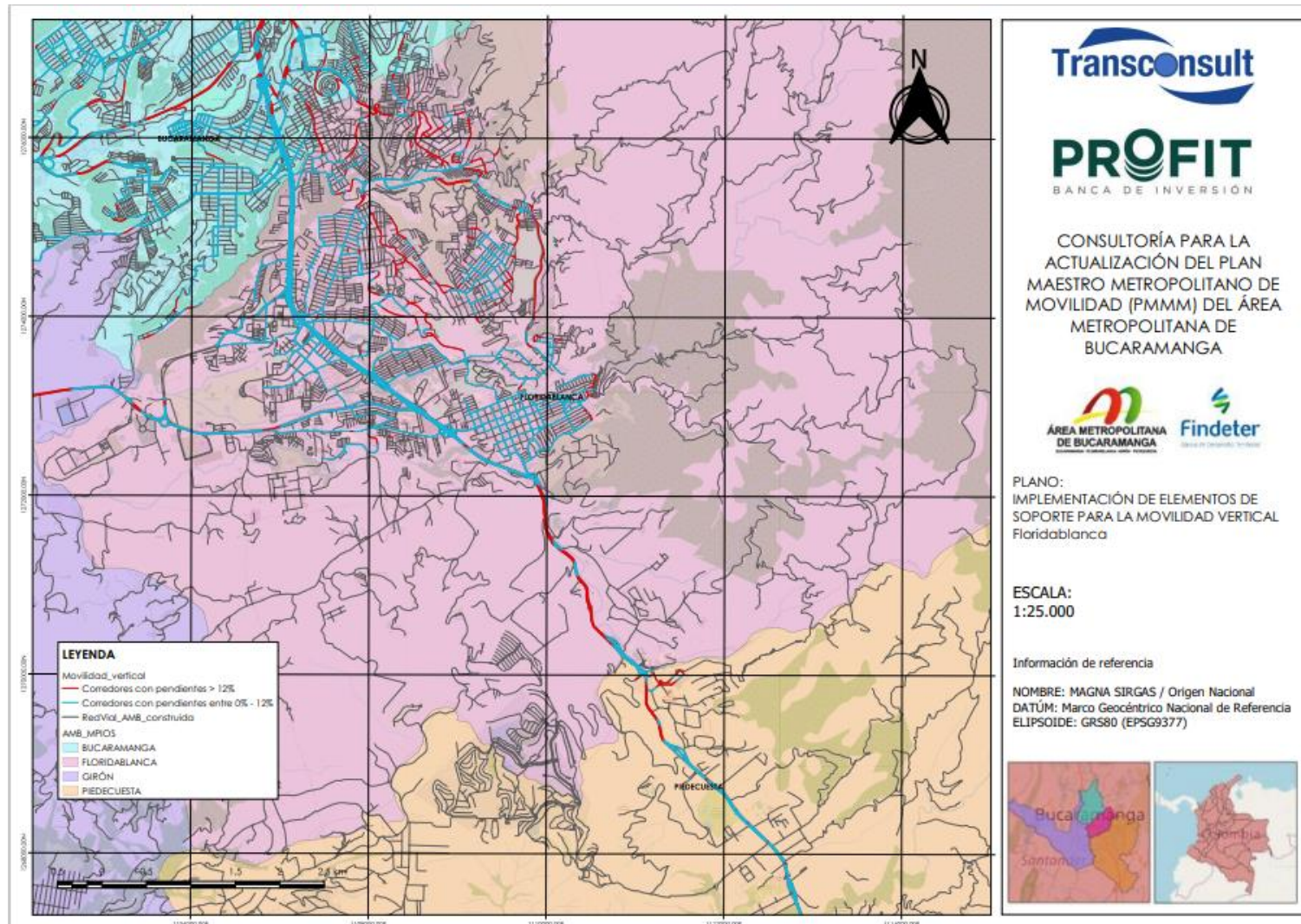
21	Calle 205	56	Carrera 58
22	Calle 28	57	Carrera 65
23	Calle 29 a	58	Carrera 7
24	Calle 3	59	Carrera 7E
25	Calle 30	60	Carrera 8
26	Calle 31	61	Carrera 8E
27	Calle 33	62	Carrera 9E
28	Calle 4	63	Carril exclusivo Metrolínea Autopista Floridablanca - Piedecuesta
29	Calle 43	64	Diagonal 17
30	Calle 5	65	Itinerary Bis Vía Cúcuta
31	Calle 51	66	Transversal 112
32	Calle 52	67	Transversal 154
33	Calle 57	68	Variante Girón
34	Calle 57a	69	Vía Antigua a Floridablanca
35	Calle 58	70	Vía Bogotá

*Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult*

A continuación (ver Figura 64, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P4C\_FLO\_MVertical), se presentan los corredores de la Red Vial Principal con pendientes mayores al 12%



**FIGURA 64. CORREDORES RED VIAL PRINCIPAL CON PENDIENTES MAYORES AL 12%**



Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

## Objetivos

- Permitir el libre acceso de la población (independiente de sus restricciones para movilizarse) a la infraestructura de transporte y servicios de la ciudad.
- Priorizar la movilidad de personas a lo largo de la ciudad, manteniendo flujos continuos, eficientes y seguros, tanto de forma horizontal como vertical.
- Disponer de criterios técnicos para evaluar la necesidad de implantación de elementos de movilidad vertical.
- Seleccionar y priorizar las zonas que requieren infraestructuras de movilidad vertical.
- Identificar las mejores soluciones técnicas disponibles para cada implantación.

## Acciones

- Desarrollar una guía de lineamientos en materia de movilidad urbana vertical, con recomendaciones de diagnóstico, priorización, diseño y ejecución.
- Realizar el inventario y diagnóstico del estado actual de la infraestructura peatonal en los corredores principales de la ciudad, verificando el cumplimiento de la normativa de accesibilidad que garantice su funcionalidad para el desplazamiento de personas con movilidad reducida.
- Priorizar la rehabilitación/reconstrucción de los corredores que no cumplan a cabalidad los criterios de accesibilidad universal para un desplazamiento autónomo.
- En sitios de difícil acceso, planear y ejecutar la instalación de dispositivos que ayuden a las personas en el desplazamiento vertical (elevadores, funiculares, etc.)

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirección de transporte del AMB
- Ejecutor: Secretaría de tránsito de Floridablanca.
- Participantes: Metrolínea, empresas de servicios públicos.

## Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación para el desarrollo de estudios de movilidad e implementación de soluciones.
- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca para estudios relacionados con la movilidad.
- Recursos propios de funcionamiento por ejecución de los estudios en las actividades del personal ya contratado.

## Metas e indicadores:

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 62. META PARA EL PROYECTO DE IMPLEMENTACIÓN DE ELEMENTOS DE SOPORTE PARA LA MOVILIDAD VERTICAL**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Guía de lineamientos de diseño e implementación de elementos de movilidad vertical realizada	0	Elaborar guía de lineamientos de diseño e implementación de elementos de movilidad vertical realizada para el 2027	1		0		0
Soluciones de movilidad vertical implementada en tramos priorizados	0 Corredores	Implementar soluciones de movilidad vertical en un corredor del municipio de Floridablanca para el 2027	1	Implementar soluciones de movilidad vertical en 5 corredores del municipio de Floridablanca para el 2032	5	Implementar soluciones de movilidad vertical en 10 corredores del municipio de Floridablanca para el 2037	10

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

## 3.5.5. Programa P5. “Accesibilidad a la información”

### 3.5.5.1. Proyecto P5-A: Señalética clara, visible, incluyente e integrada

La necesidad básica de un usuario es conocer si una ruta determinada puede brindarle conexión con su destino, saber cuáles son los horarios y recorridos. Para el diseño apropiado de la información al usuario, se deben tener en cuenta como mínimo los diferentes grupos de población que usarán el sistema de transporte público, considerando las diferentes necesidades que cada uno buscará en la información, al momento de requerir el servicio:

- **Usuario regular:** es el grupo de usuarios cautivos que de manera rutinaria utilizan el transporte público. Este usuario conoce la ciudad y su ruta, no requiere usualmente de la información exhibida; no obstante, dará importancia a la información que indique cambios de rutas, horarios y/o paradas.

- **Usuario regular en una ruta nueva:** Es un usuario regular que eventualmente hace el viaje a un destino diferente al cotidiano.
- **Usuarios potenciales:** este grupo lo conforman los usuarios que no usan habitualmente el sistema de transporte público pero que conocen bien la ciudad, por lo cual requieren información tal como origen - destino, recorridos de rutas, tarifas, etc.
- **Usuarios foráneos (turistas):** Este grupo de usuarios desconocen todo lo relacionado con el sistema de transporte público; por lo tanto, es el que requiere de la mayor información que se pueda brindar.

La siguiente tabla muestra de manera general las necesidades de información según el tipo de usuario del transporte público:

**TABLA 63. INFORMACIÓN REQUERIDA SEGÚN EL GRUPO DE USUARIOS**

GRUPO DE USUARIO	TIPO DE INFORMACIÓN REQUERIDA	UBICACIÓN	FORMAS DE DIFUSIÓN
Usuario regular	Mapa de la red e información de la ruta	Paraderos	Señalización y mobiliario de información
Usuario regular en ruta <i>nueva</i>	Mapa de la red e información de la ruta	A bordo del bus y Paraderos	Mobiliario de información, información a bordo del vehículo
Usuario potencial	Mapa de la red e información de la ruta + tarifa + información del área alrededor del paradero	Lugares de interés público	Folletos, mapas, aplicaciones -app
Turista	Mapa de la red e información de la ruta + tarifa + costos de transbordo + información del área alrededor del paradero	Lugares de interés público/ turísticos	Folletos, mapas, aplicaciones-app

*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult a partir de (Molinero, 2005).*

Toda la información incluida en los elementos de infraestructura o señalización se debe adecuar de acuerdo con el manual de diseño gráfico del sistema, con el fin que se reflejen las características (colores, tamaños y tipología de letra), y marca que se establezca para el sistema al momento de su implementación:

En cuanto a la señal básica de paradero, esta es una estructura metálica instalada sobre el andén o espacio público adyacente a la calzada vehicular, que mediante símbolos, leyendas, pictogramas en lengua de señas, información en alto relieve<sup>10</sup> y en Braille<sup>11</sup>, debe cumplir las siguientes funciones: a) indicar a los usuarios del sistema y a los conductores de los buses, el sitio o lugar autorizado como paradero, y b) brindar a los usuarios información relacionada con las diferentes rutas que ofrece el sistema y que transitan por el punto de parada donde se encuentra localizada dicha señal.

Se debe contar, en lo posible, con todos los elementos que provean accesibilidad universal a la información. Es importante que esta señal básica se ubique paralela a la circulación,

<sup>10</sup> La primera son letras convencionales en alto relieve, que sirven para usuarios con discapacidad visual que conocen las letras convencionales del alfabeto.

<sup>11</sup> El braille es un sistema de lecto escritura en forma de puntos que conocen algunas personas con discapacidad visual, generalmente ciega total



para que no la obstaculice y que la información que se requiere leer en braille o relieve se ubique a una altura máxima de 1.20 metros (Ver proyecto P4A). Es también importante que la señal en sí tenga una prolongación hasta el piso, para que pueda ser identificada por el bastón de las personas con discapacidad visual y no se tropiecen con ella.

La información contenida en la señal se divide en permanente y variable, tal y como se describe en la siguiente tabla: (ver Tabla 69)

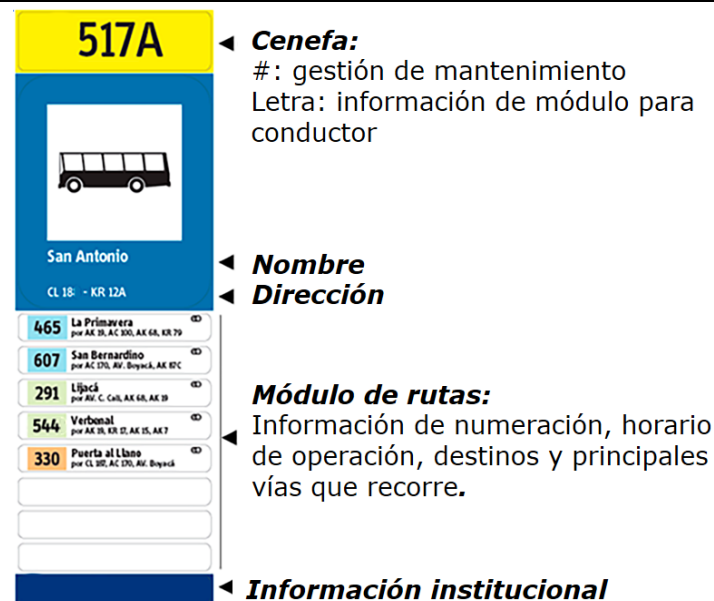
**TABLA 64. INFORMACIÓN QUE DEBE CONTENER LA SEÑAL BÁSICA**

CATEGORÍA	CONTENIDO
Información Permanente	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cenefa: Código único de paradero que facilita la gestión del mantenimiento y le indica al conductor a qué módulo aproximarse en los casos de paraderos múltiples.</li> <li>Tablero SI-08 con nombre y dirección del paradero.</li> <li>Información institucional o del sistema: línea al usuario, página web, entre otros.</li> </ul>
Información Actualizable	<ul style="list-style-type: none"> <li>Módulo de rutas: cada línea contiene el número de la ruta que hace uso potencial del paradero, el destino de la ruta y el descriptor de avenidas principales del trazado de la ruta.</li> <li>Al respaldo del panel se replicar el mismo contenido de la cara frontal.</li> </ul>

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult a partir de (SDM, 2019)

A continuación, se presenta un ejemplo de la señal básica que ha sido implementada en otras ciudades colombianas. El módulo de rutas varía según el número necesario de rutas que potencialmente utilizarán el paradero.

**FIGURA 65. EJEMPLO DE SEÑAL BÁSICA: INFORMACIÓN PERMANENTE Y ACTUALIZABLE**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult a partir de (SDM, 2019)



La imagen de referencia hace alusión al tipo de información que se sugiere presente la señal: información permanente (localización, nombre, identificador) e información variable (rutas con origen – destino, principales corredores por donde transita y periodo de operación diario y horario). A nivel gráfico el ente gestor es el encargado de dar los lineamientos que faciliten al usuario identificar los principales aspectos de los servicios a los que se puede acceder en cada paradero.

El módulo de rutas se requiere un diseño para realizar su actualización o retiro, pero que al momento de actos de vandalismo o robo se evite o dificulte su retiro, y de fácil mantenimiento y limpieza.

Complementario a lo anterior, el módulo braille es un elemento informativo que permite al usuario con discapacidad visual acceder a la información básica del paradero, en el que se encuentre ubicado, mediante la incorporación a este de lectura táctil braille y macro tipo respectivamente, para esto debe contar con un localizador en alto relieve que indique a las personas donde inicia el texto Braille. La información básica que debe encontrar el usuario como mínimo en el módulo braille es la siguiente: el nombre del paradero/ estación / portal, la dirección, el número de teléfono de atención al usuario y los números de las rutas que prestan el servicio en ese paradero indicados previamente en el módulo. La aplicación del braille debe cumplir con estándares de lectura adecuados, vigentes en el momento de su implementación.

El módulo debe considerar en su diseño aspectos de seguridad, vandalismo y durabilidad. Por ejemplo, en Bogotá se ha instalado un cinturón de seguridad para garantizar una mayor durabilidad. Para el diseño e instalación, se sugiere un piloto de por lo menos 50 paraderos cercanos a lugares de atracción u origen de personas con limitación visual, estableciendo un estándar a nivel metropolitano para que Floridablanca pueda implementar en sus paraderos. En dicho piloto se debería contar con la consulta de grupos poblacionales que puedan brindar una retroalimentación sobre el diseño inicial y poder ajustar a sus necesidades estos elementos.

**FIGURA 66. EJEMPLO DE PLACA BRAILE EN LAS SEÑALES DE LOS PARADEROS**



*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult a partir de (SDM, 2019)*

En este módulo se debe informar tanto en lenguaje braille como en escrito la dirección y nombre del paradero, así como las rutas que pasan por el mismo. La información escrita en letras permite al actor que realiza la instalación y actualización hacer una adecuada gestión.

El material de la placa braille se puede ajustar de acuerdo con el desarrollo de materias primas que faciliten su manipulación e inclusión de la información braille, no obstante, se puede replicar experiencias como la de Bogotá donde se utiliza una placa plástica termo formada.

Por otro lado, en las estaciones, portales y complejos de integración modal es necesario contar con información del sistema de transporte público y del entorno urbano, a través de mapas y otra señalética que puede ser estática o variable. La primera requerirá un sistema de gestión (mantenimiento y actualización) para que el usuario reciba información verás respecto al sistema. La segunda alternativa a la que debe tender todo el sistema es a brindar información al usuario en tiempo real a través de paneles de información variable o pantallas enlazadas con el centro de control de la operación tal que se le pueda informar al usuario los cambios en la operación y las contingencias.

Partiendo de la información anterior, de los requerimientos operacionales y la necesidad de adaptar la infraestructura de transporte para diferentes grupos poblacionales, a continuación, se presentan los elementos que se deben considerar según su tipología:

**TABLA 65. COMPONENTES MÍNIMOS PROPUESTOS EN CADA TIPO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**

Componentes de la infraestructura de transporte	Tipo de infraestructura de transporte		
	Básico	Con Mobiliario Urbano	Puntos de integración modal
Señal de paradero	✓	✓	✓
Señalización horizontal Zig-Zag	✓	✓	✓
Totem		✓	✓
Mapa del Sistema		✓	✓
Mobiliario de cubierta		✓	
Iluminación específica		✓	✓
Bancas		✓	✓
Cicloparqueadero			✓
Cubierta Estructural			✓
Cámaras de seguridad			✓
Señales sonoras			✓
Conexión Wi-Fi			✓
Puntos de recarga			✓
Baños			✓
Espacio de explotación publicitaria		✓	✓
Zona comercial/comidas		✓	✓
Caneca de basura		✓	✓
Placa braile	✓	✓	✓
Franja podotáctil	✓	✓	✓

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult.

En total se identifican 309 paraderos en Floridablanca, a los cuales se deben instalar la nueva señal que se defina con un estándar metropolitana con el objetivo de brindar más información a los usuarios.

Así mismo en los 3 puntos de integración modal de la ciudad se debe migrar a tener dispositivos que brinden información en tiempo real del sistema de transporte público y de la ciudad.

## Objetivos

- Brindar información clara, visible e incluyente en todos los paraderos del sistema de transporte público.
- Brindar información en tiempo real en los principales puntos de integración modal.

## Acciones

- Cambiar las señales existentes de paraderos y complementar los que no cuenten con ella, por una que brinde información del sistema de transporte público (localización, rutas, origen-destino, horarios de operación)

- Implementar placas braille en las señales de los paraderos que brinde información a las personas con limitación visual.
- Brindar información del entorno urbano en los puntos de integración modal y CIM.
- Implementar dispositivos que permitan brindar información en tiempo real del sistema en por lo menos en los puntos de integración modal y CIM.

### Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirección de transporte del AMB
- Ejecutor: Secretaría de tránsito de Floridablanca.
- Participantes: Metrolínea, empresas de servicios públicos.

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Recursos de Metrolínea para estudios relacionados con la movilidad del sistema y ejecución de proyectos sobre la infraestructura.
- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca por conceptos de multas y derechos de tránsito para ejecución de señalización y demarcación.
- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio para apoyo en la inversión en la infraestructura del sistema.

### Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 66. META PARA EL PROYECTO DE SEÑALÉTICA CLARA, VISIBLE, INCLUYENTE E INTEGRADA**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Paraderos adecuados con nueva información en la señal	0	Adecuar 30% paraderos que solo tienen demarcación, señales en regular o mal estado con nueva información en la señal para 2027 en el municipio	62 (30%)	Adecuar 70% paraderos existentes con nueva información para el 2032 en el municipio de Floridablanca	216 (70%)	Adecuar 100% paraderos existentes con nueva información en la señal en el municipio de Floridablanca para 2037	309 (100%)

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
		de Floridablanca					
Puntos de integración modal adecuado con dispositivos o elementos que brinden información en tiempo real	0	Adecuar 2 puntos de integración modal con dispositivos o elementos que brinden información en tiempo real para el 2027 en el municipio de Floridablanca	2	Adecuar 4 puntos de integración modal con dispositivos o elementos que brinden información en tiempo real para el 2032 en el municipio de Floridablanca	4	Adecuar 5 puntos de integración modal con dispositivos o elementos que brinden información en tiempo real para el 2037 en el municipio de Floridablanca	5

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.6. Programa P7. “Proveer Entornos Seguros”

#### 3.5.6.1. Proyecto P7-A: Implementar iluminación pública orientada a la seguridad de peatones y ciclistas

La sensación de inseguridad en entornos urbanos se encuentra altamente relacionada a la carencia de iluminación, especialmente en horas nocturnas. Y es que la llegada de la noche en zonas de baja iluminación se constituye en el escenario propicio para ataques y robos a los ciudadanos de Floridablanca, incluidos peatones, ciclistas e incluso personas en vehículos. Al respecto, se encuentra que muchos de los corredores diagnosticados en la red vial principal de Floridablanca no cuentan con ningún dispositivo de iluminación asociado. (ver Figura 68, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P7A\_FLO\_Iluminación).

Uno de los principales problemas es que las tecnologías convencionales no presentan un buen desempeño, en comparación con las lámparas LED, lo cual permite prever la necesidad de actualizar y extender la infraestructura de iluminación existente.

**TABLA 67. COMPARACIÓN DE CONSUMO ENERGÉTICO ENTRE SISTEMA LED Y CONVENCIONAL**

CONSUMO ELEMENTO	BOMBILLAS LED	LUMINARIA CLÁSICA
Bombilla De LEDs	18W	Entre 70W y 90W
Bombilla De LEDs	30W	Entre 100W y 130W
Bombilla De LEDs	54W	Entre 220W y 270W
Farola LED	60W	Entre 220W y 270W



CONSUMO ELEMENTO	BOMBILLAS LED	LUMINARIA CLÁSICA
Farola LED	120W	Aprox. 300W
Farola LED	180W	Mas de 400W

*Fuente: (Lamparis, 2020)*

**FIGURA 67. LUMINARIA CLÁSICA VS LUMINARIA LED**



*Fuente: recuperado de lamparis.com*

Aparte del consumo energético, existen multitud de ventajas del alumbrado led que muchas veces se olvidan, en comparación al convencional. A continuación, se presentan unos cuantos ejemplos de ello:

- Hay una mayor sensación de seguridad al conseguir mejorar la visibilidad Vial.
- Se reduce el impacto ambiental, ya que la tecnología LED es mucho menos contaminante que las bombillas convencionales.
- Una menor partida presupuestaria destinada a la iluminación pública. Ya que el precio de la luminaria LED hay ido bajando continuamente, hasta alcanzar niveles por debajo del resto de tecnologías de iluminación.
- Conseguir una mayor vida útil de la iluminación LED probada (oscila entre 50.000 y 100.000 horas) (Lamparis, 2020).

Es así como a través del proyecto se espera brindar mayor percepción de seguridad a peatones y ciclistas a través de una infraestructura apropiadamente iluminada.

De hecho, la Guía de Cicloinfraestructura para Ciudades Colombianas del 2016 plantea que un aspecto relevante a la hora de diseñar vías para bicicletas es la iluminación, sobre todo si las vías se destinan principalmente a la movilidad cotidiana, al tratarse en este caso de viajes recurrentes para ir a trabajar o a estudiar que se realizan a lo largo del día, muchas veces, sin posibilidad de elección. Estas vías son utilizadas también de noche o en condiciones de poca luz y escasa visibilidad.

Aunque en general las bicicletas disponen de sistemas de iluminación sencillos, estos no son capaces de resolver las necesidades de iluminación del ciclista por si solos por lo que resulta más pertinente aún la necesidad de disponer de un sistema de alumbrado exterior.

Así, el alumbrado público exterior se convierte en el dispositivo encargado de garantizar una buena visibilidad del ciclista, muy necesaria para:

- Percibir de forma adecuada la vía para bicicletas, su textura y sus límites
- Detectar la presencia de obstáculos en la vía, así como de otros usuarios, peatones, y cualquier otro elemento que pueda interferir con su trayectoria
- Aumentar la seguridad y mejorar la percepción de seguridad
- Visualizar e interpretar adecuadamente la señalización
- Orientarse y reconocer los lugares por los que se transita
- Visibilizar al ciclista
- Uso racional de la energía

Por lo tanto, una buena iluminación redonda en un incremento de la seguridad, real y percibida, y en un mayor atractivo de la ruta para el ciclista.

La estrategia de implementación de iluminación para mejorar la seguridad tendrá dos campos de acción: la actualización de tecnología convencional a tecnología LED, y el diagnóstico e implementación de nueva iluminación en zonas con baja iluminación o alta percepción de inseguridad por parte de peatones y ciclistas, entre otros.

Durante la implementación de los proyectos del Plan Maestro Metropolitano de Movilidad, se debe prestar especial atención en la iluminación que acompaña la infraestructura para peatones y ciclistas, la cual aumenta la percepción de seguridad de los usuarios. A continuación, se presentan los tramos en los cuales se debe reforzar o implementar iluminación en Floridablanca:

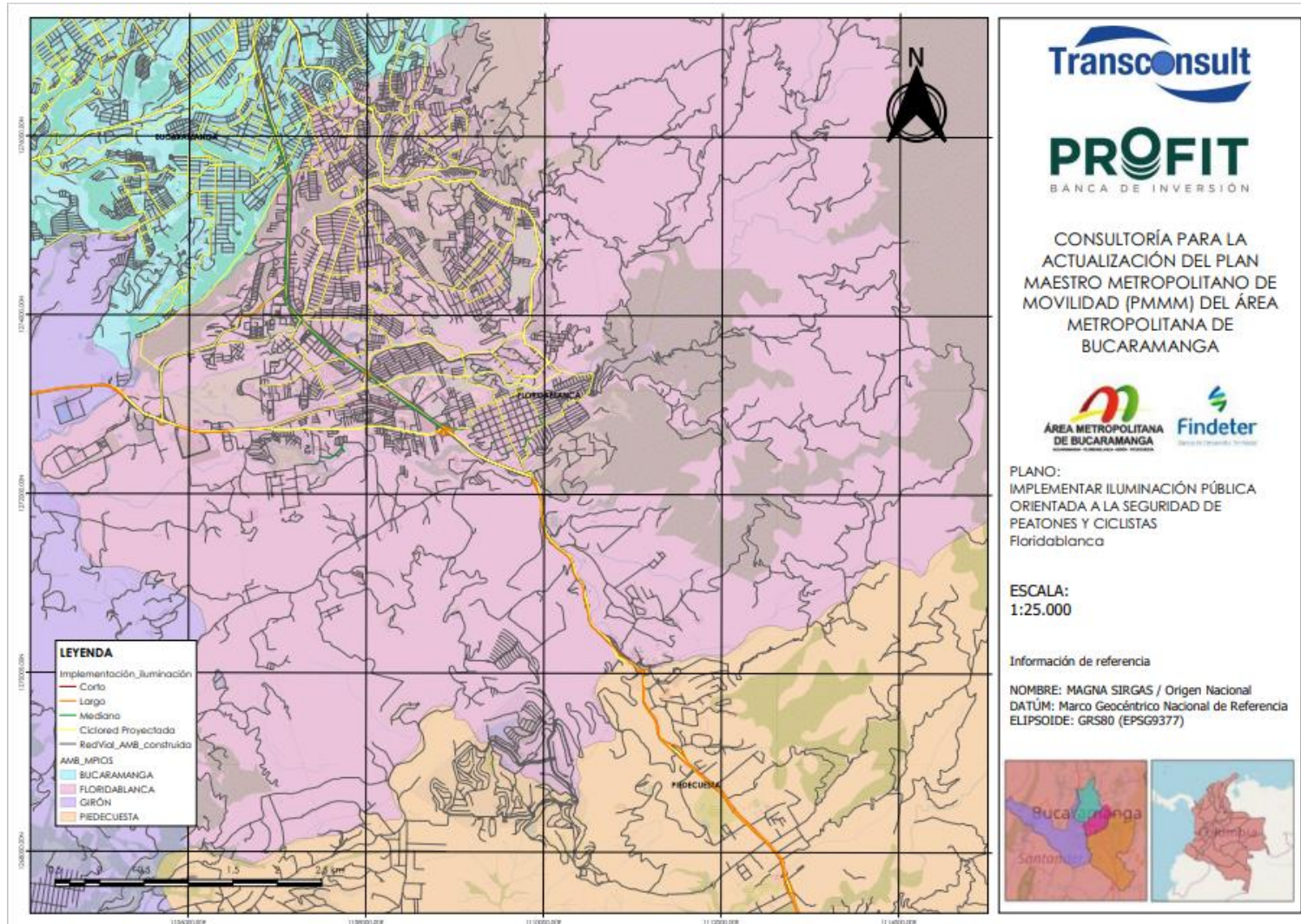
**TABLA 68. CORREDORES A PRIORIZAR ILUMINACIÓN**

ID	CORREDOR
1	Anillo Vial Vía Girón
2	Autopista a Piedecuesta
3	Autopista Floridablanca
4	Autopista Piedecuesta
5	Autopista Sur
6	Avenida Floridablanca
7	Calle 10
8	Calle 114
9	Calle 5A
10	Calle 8
11	Calle 9
12	Carrera 10E
13	Carrera 13
14	Carrera 15
15	Carrera 29
16	Carrera 7

17	Carrera 8
18	Carrera 9E
19	Carril Exclusivo Metrolínea Autopista Bucaramanga - Floridablanca
20	Paralela Oriental
21	Transversal 154
22	Variante Girón
23	vía Antigua a Floridablanca

*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

**FIGURA 68. SEGMENTOS VIALES PRIORIZADOS PARA IMPLEMENTACIÓN DE ILUMINACIÓN**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult con base en información secundaria y primaria

## Objetivos

- Diagnosticar el estado actual de la iluminación en la red vial priorizada por el Plan Maestro Metropolitano de Movilidad.
- Planear, diseñar y ejecutar un sistema de iluminación integral para la red vial, peatonal y ciclista de la ciudad.
- Incluir en el alcance de los nuevos proyectos y desarrollos urbanos la iluminación de zonas peatonales y ciclistas con estándares óptimos de visibilidad.
- Diseñar espacios seguros, de conexión visible, con iluminación continua y homogénea y planear su mantenimiento para garantizar la prevención de la violencia sexual en la cadena de movilidad.

## Acciones

- Coordinar y consolidar un manual de alumbrado público para Floridablanca.
- Diagnosticar el estado actual de la iluminación de Floridablanca, determinando los corredores que serán objeto de actualización o diseño de alumbrado público.
- Priorizar la ejecución de los proyectos de alumbrado público en función del impacto positivo que esta estrategia puede brindar en temas de seguridad ciudadana.
- Garantizar la correcta iluminación alrededor de la infraestructura de transporte del Floridablanca.

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirector de infraestructura del AMB
- Ejecutor: Alcaldía de Floridablanca
- Participantes: Empresas de servicios públicos, AMB

## Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación por inversión en infraestructura del municipio.
- Recursos generados por el Impuesto de Alumbrado Público para inversión en la infraestructura de iluminación.

## Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:



**TABLA 69. META PARA EL PROYECTO DE IMPLEMENTAR ILUMINACIÓN PÚBLICA ORIENTADA A LA SEGURIDAD DE PEATONES Y CICLISTAS**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Kilómetros de corredores Viales intervenidos con elementos de iluminación	0	Intervenir 5 km de corredores viales con elementos de iluminación para el 2027 en el municipio de Floridablanca	5	Intervenir 10 km de corredores viales con elementos de iluminación para el 2032 en el municipio de Floridablanca	10	Intervenir 23 km de corredores viales con elementos de iluminación para el 2037 en el municipio de Floridablanca	23

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.6.2. Proyecto P7-B: Zonas 30 o de tránsito calmado

Las zonas 30 son áreas donde se reduce la velocidad de los vehículos motorizados a 30 km/h en beneficio del tránsito peatonal y ciclista. De esta forma, se generan zonas seguras para los usuarios de modos no motorizados, logrando a la vez una reducción del ruido y la contaminación ambiental. A pesar de que a estas zonas se permite el acceso de vehículos privados y transporte público, la reducción de velocidad desestimula a los conductores de vehículos privados a circular por estas calles. A continuación, se presentan los beneficios de estas zonas:

**FIGURA 69. BENEFICIOS DE ZONAS 30 O DE TRÁNSITO CALMADO**

Deben adoptarse límites de velocidad de **30 km/h** en las calles donde la gente **vive, trabaja y juega**



Fuente: adaptación de (Naciones Unidas, 2021)

Una zona 30 se puede lograr a través de la señalización horizontal y vertical, así como intervenciones que reduzcan la velocidad de circulación, estrechamiento de calles e implementación de intersecciones con prioridad peatonal.

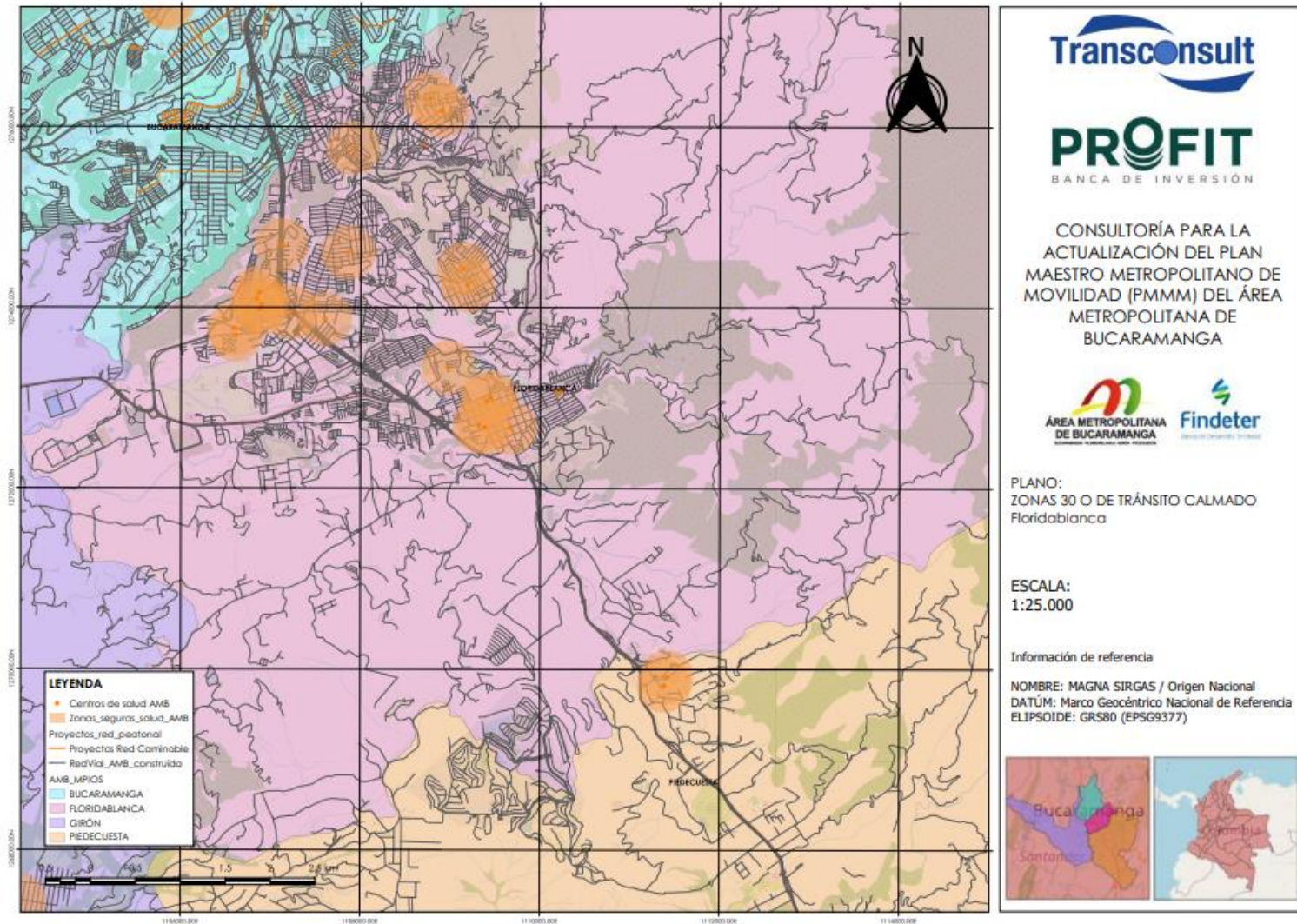
Para que se desarrollen las zonas 30 deben implementarse algunas de las estrategias recomendadas para vías compartidas y mecanismos de reducción de velocidad, tales como (National Association of City Transportation Officials, 2013):

- Texturas y niveles del pavimento combinado con el bordillo del andén y el andén
- Delimitación de áreas de carga y descarga en zonas comerciales
- Lineamiento de áreas netamente peatonales utilizando el mobiliario urbano
- Elementos móviles para cerrar las vías en ciertos momentos del día
- Señalización horizontal y vertical a la entrada de la zona
- Tácticas de tráfico calmado:
  - Separadores centrales / refugios peatonales
  - Chicanas
  - Cambios de carril
  - Reductores de velocidad
  - Vías angostas en dos direcciones
  - Arborización

En este sentido, se proponen zonas de tránsito calmado a 30 km/h en un radio de 200-300 metros alrededor de los accesos a equipamientos principales y espacios públicos para facilitar el desplazamiento de los peatones a sus destinos, evitando conflictos con los vehículos.

Para Floridablanca, un tipo de equipamiento que requiere especial atención debido a su vocación considerada en las Directrices de Ordenamiento Territorial Metropolitano son los de salud, los cuales no solamente requieren unas condiciones seguras en su entorno sino también infraestructura que sea accesible y conecte con los nodos de transporte cercanos. En este sentido, a continuación (ver Figura 70, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P7B\_FLO\_Zonas30), se presentan los centros de salud y su buffer de 200 m en los cuales se considera se debe implementar las zonas 30 o de tránsito calmado:

**FIGURA 70. ZONAS 30 O DE TRÁNSITO CALMADO EN FLORIDABLANCA**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult a partir de información de open Street maps.

Para la cuantificación de las zonas, se agrupan en 13 considerando la cercanía entre estos equipamientos. Se sugiere priorizar el sector de Cañaveral debido a su alta concentración de equipamientos de salud.

## Objetivos

- Limitar la velocidad máxima de circulación en los corredores dentro de la zona definida.
- Priorizar los modos activos alrededor de los equipamientos urbanos de salud, culto y encuentro, reduciendo la velocidad de circulación de los vehículos motorizados, y así propender por entornos seguros.
- Diseñar e implementar las intervenciones necesarias para las zonas 30 o de tránsito calmado. Lo anterior debe ir acompañado de elementos físicos y de señalización para identificar pasos seguros de peatones, mejorar visibilidad y el espacio peatonal y ciclista, entre otras tácticas de tráfico calmado (reducción de calzadas, separadores/refugios peatonales, chicanas, cambios de carril, reductores de velocidad, arborización)

## Acciones

- Realizar el diseño de cada zona 30 o de tránsito calmado considerando flujos de los actores viales, accesibilidad, entre otros aspectos
- Coordinar con la comunidad y actores involucrados en el área de influencia para que sea un proceso participativo.
- Implementar las medidas e intervenciones en la zona 30 tal que mejore las condiciones de caminabilidad y circulación en bicicleta, así como reduzca la velocidad a máximo 30 Km/h

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Taller de arquitectura
- Ejecutor: Alcaldía de Floridablanca
- Participantes: Secretarías de planeación de los municipios. Subdirecciones de infraestructura y transporte del AMB.

## Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación por inversión en infraestructura vial para transporte motorizado y no motorizado del municipio.



- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca para la inversión en señalización y demarcación, y los estudios relacionados con la implementación de las zonas 30 o de tránsito calmado.

## Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 70. META PARA EL PROYECTO DE ZONAS 30 O DE TRÁNSITO CALMADO**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Número de Zonas 30 o de tránsito calmado implementadas	0	Implementar 3 zonas 30 o zonas de tránsito calmado para el 2027 en el municipio de Floridablanca	3	Implementar 8 zonas 30 o zonas de tránsito calmado para el 2032 en el municipio de Floridablanca	8	Implementar 13 zonas 30 o zonas de tránsito calmado para el 2037 en el municipio de Floridablanca	13

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.6.3. Proyecto P7-C: Zonas escolares seguras

Uno de los equipamientos que requieren especial atención al momento de generar zonas seguras en el Área Metropolitana de Bucaramanga son los de educación, los cuales incluyen en sus dinámicas de movilidad la presencia de actores vulnerables como niños, niñas y adolescentes, así como de toda la comunidad escolar, padres de familia y personal, vinculados a instituciones educativas.

El entorno a estos equipamientos requiere espacios viales seguros que privilegien el modo peatonal y de bicicleta considerando bajas velocidades para los vehículos motorizados.

**FIGURA 71. EJEMPLO DE INTERVENCIONES EN ZONAS ESCOLARES SEGURAS**



Fuente: Imágenes extraídas de [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

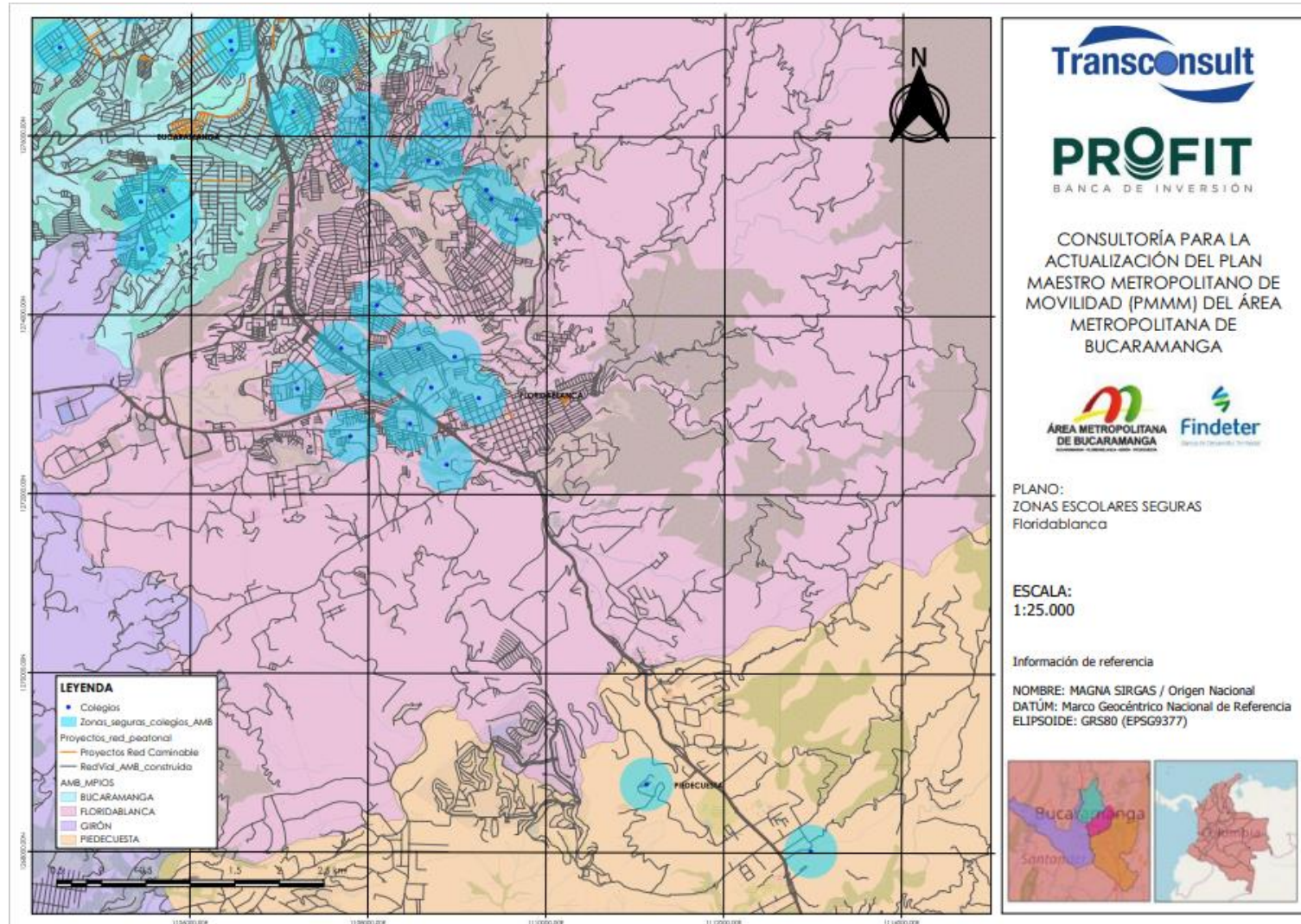


Para crear entornos seguros alrededor de las instituciones escolares, se sugiere abordar holísticamente las acciones desde:

- La adecuación de espacios que prioricen los peatones y ciclistas, induciendo a la reducción de la velocidad de los modos motorizados.
- Programas institucionales que promuevan la formación de hábitos, conductas y comportamientos seguros en las vías:
- Inculcar la cultura de la bicicleta y caminata como medios de transporte sanos y amigables desde las entidades de educación, con rutas / caminos / caravanas diarias seguras entre las instituciones educativas y los puntos de encuentro cercanos a casa. Este recorrido debe ser diseñado para que niñas, niños y acompañantes caminen hacia y desde su colegio de forma segura.

En Floridablanca se identificaron a partir de información secundaria 20 instituciones educativas, las cuales al momento de realizar el diseño e implementación se debe coordinar con la secretaría de educación para priorizar y acotar el número de estas. A continuación (ver Figura 72, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P7C\_FLO\_ZESeguras), se presenta su distribución en la ciudad:

**FIGURA 72. MAPA DE ZONAS ESCOLARES SEGURAS EN FLORIDABLANCA**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult a partir de información extraída de open Street maps

### Objetivos:

- Diseñar e implementar las intervenciones que mejoren las condiciones para la caminata y la bicicleta y reduzcan la velocidad de circulación en la zona segura de cada institución de educación (jardín, primaria y secundaria) considerando 200 m de área mínima de influencia.
- Implementar programas en coordinación con las entidades educativas para crear rutas seguras tanto para caminar como para la bicicleta.

### Acciones:

- La adecuación de espacios que prioricen los peatones y ciclistas, induciendo a la reducción de la velocidad de los modos motorizados.
- Programas institucionales que promuevan la formación de hábitos, conductas y comportamientos seguros en las vías.
- Inculcar la cultura de la bicicleta y caminata como medios de transporte sanos y amigables desde las entidades de educación, con rutas / caminos / caravanas diarias seguras entre las instituciones educativas y los puntos de encuentro cercanos a casa. Este recorrido debe ser diseñado para que niñas, niños y acompañantes caminen hacia y desde su colegio de forma segura.

### Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirección de transporte del AMB.
- Ejecutor: Secretaría de tránsito.
- Participantes: Secretaría de planeación. Subdirección de infraestructura del AMB, Taller de arquitectura.

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación por inversión en infraestructura vial para transporte motorizado y no motorizado del municipio.
- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca para la inversión en señalización y demarcación, y los estudios relacionados con la implementación de las zonas escolares seguras.

### Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 71. META PARA EL PROYECTO DE ZONAS ESCOLARES SEGURAS**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Zonas escolares seguras implementadas		Implementar 5 zonas escolares seguras para el 2027 en el municipio de Floridablanca	5	Implementar 10 zonas escolares seguras para el 2032 en el municipio de Floridablanca	10	Implementar 20 zonas escolares seguras para el 2037 en el municipio de Floridablanca	20

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.7. Programa P14. “Favorecer la integración física”

#### 3.5.7.1. Proyecto P14-C: Cicloestacionamientos articulados con la red de infraestructura de transporte público

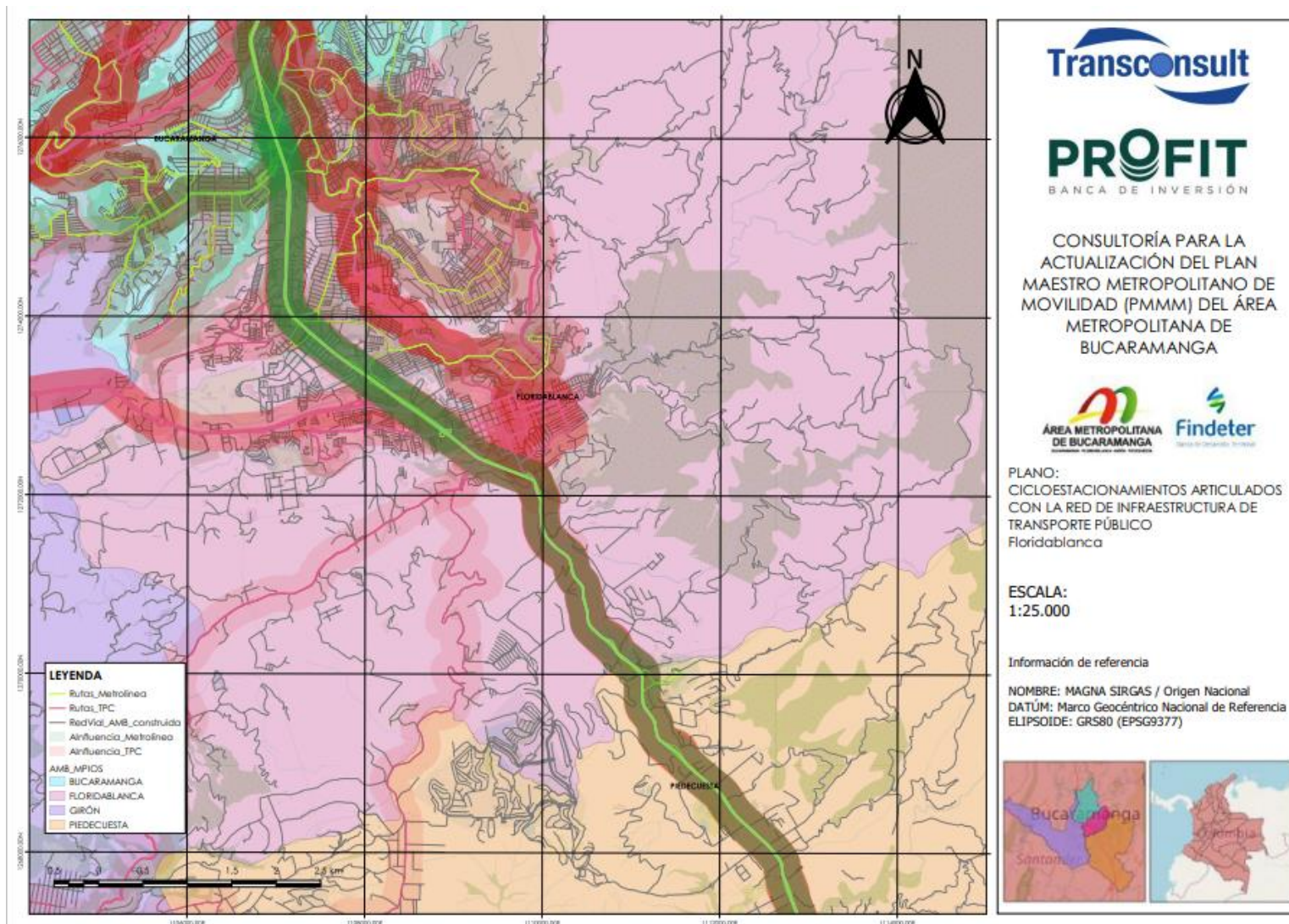
Uno de los objetivos esenciales de la presente actualización del PMMM es incentivar la intermodalidad e interoperabilidad de los distintos modos de transporte, priorizando a los modos no motorizados y el transporte público. Esto, debido principalmente a que la cobertura del sistema no alcanza aún algunas zonas del AMB con transferencias a pie menores a 500 metros (ver Figura 73, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P14C\_FLO\_CTPúblico).

Es en este sentido que se hace necesaria la oferta de estacionamientos seguros de bicicleta en las estaciones del sistema de transporte del AMB, con el fin de incentivar estos viajes en modos alternativos. Incluso aun teniendo cobertura a 500 metros, las cicloestaciones son fundamentales para motivar a más usuarios en el uso de modos no motorizados para acceder al sistema de transporte público. Así, la bicicleta se constituye en un componente esencial para garantizar el intercambio de pasajeros entre modos no motorizados y motorizados, así como resolver las conexiones de primera y última milla<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> “El término de “la última milla” ha venido utilizándose en EEUU para describir las dificultades que tienen las personas para desplazarse desde estaciones de ferrocarril, autobuses, metros, parking, etc, hasta su destino final. Cuando los usuarios tienen dificultades para llegar de su lugar de partida hasta una red de transporte, es conocido como el «problema de la primera milla». Estos problemas son especialmente agudos en las zonas de menos densidad ya que a menudo el transporte público no está próximo a nuestro lugar de destino o de partida. Por lo tanto, esto promueve una dependencia de los coches, lo que resulta en una mayor congestión del tráfico, contaminación y otros problemas urbanos.” (Samar, 2017)



**FIGURA 73. COBERTURA TRANSPORTE PÚBLICO FLORIDABLANCA**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult con base en información secundaria y primaria



Para lograr este objetivo, la clave de la intermodalidad es la integración entre cada uno de los modos de transporte, así los usuarios eligen según sus necesidades cómo hacer cada recorrido. La integración en una sola red permite viajar de manera segura, cómoda, y eficiente.

**FIGURA 74. SOLUCIÓN BICICLETA PRIMERA Y ÚLTIMA MILLA**



*Fuente: recuperado de bouldercounty.org*

De acuerdo con la Guía de Cicloinfraestructura para Ciudades Colombianas del 2016, las características de los espacios para estacionamientos de bicicletas deben cumplir al menos las siguientes cualidades:

- **Accesibilidad:** los estacionamientos deben estar ubicados en proximidad al origen o al destino de desplazamiento, disponiendo de una conexión peatonal adecuada.
- **Capacidad:** los estacionamientos de bicicletas deben disponer de plazas suficientes para satisfacer la demanda prevista.
- **Seguridad:** la ubicación idónea de los estacionamientos es en lugares donde haya un “control ciudadano” natural, que evite el deterioro intencionado o el robo de las bicicletas. Los estacionamientos a la vista del tránsito peatonal o del personal fijo de los edificios próximos suelen ofrecer mayor seguridad.
- **Integración:** la ubicación de los estacionamientos es óptima cuando se integran en el entorno urbano y la ocupación del espacio público es tolerable, sin obstaculizar los desplazamientos peatonales y, en particular, los de las personas con discapacidad.

Así las cosas, Floridablanca incorporará cicloestaciones seguras, cerradas y/o vigiladas, asociadas a su red de infraestructura de transporte público. Estas pueden ser de diferentes tipos según las necesidades y factibilidad de implementación. A continuación, se señalan algunas de las más utilizadas:

- **Ciclo lockers:** son cajas de almacenamiento de bicicletas con un código de acceso definido por el usuario. Éste provee seguridad integral (vandalismo y clima) a la bicicleta y sus accesorios como sillín, luces, pedales, etc.
- **Ciclo corrales:** son zonas de estacionamiento de bicicletas en vía que usan áreas de estacionamiento de vehículos, evitando congestionar los andenes. Éstos se instalan para ampliar la oferta, donde la demanda crece rápidamente, mientras se provee de infraestructura asociada a la estación de transporte.
- **Cicloestación dentro de zona paga:** son zonas destinadas para el estacionamiento de bicicletas dentro de las edificaciones de la infraestructura de transporte. Éstas cuentan con vigilancia permanente a través de circuito cerrado de televisión y personal de vigilancia. Su uso se permite sólo a través de la validación del pasaje en la entrada de la cicloestación, y se considera dentro de la zona paga del sistema.

- Cicloestación fuera de zona paga: son zonas destinadas para el estacionamiento de bicicletas fuera de las edificaciones de la infraestructura de transporte. Éstas cuentan con vigilancia permanente a través de circuito cerrado de televisión y personal de vigilancia. Su uso no requiere la validación del pasaje en la entrada de la cicloestación, y se considera fuera de la zona paga del sistema.
- Cicloestación abierta: son zonas destinadas para el estacionamiento de bicicletas fuera de las edificaciones de la infraestructura de transporte. No cuentan con vigilancia permanente y su uso tiene un riesgo mayor de vandalismo respecto a las otras opciones planteadas. Sin embargo, es de fácil y rápida implementación. A diferencia de los cicloparqueaderos instalados en espacio público, estos tienen un área definida y cerramiento.

**FIGURA 75. ALTERNATIVAS DE CICLOESTACIONES ASOCIADAS INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**

**Ciclo lockers**



*Fuente: imagen recuperada de toronto.ca*

**Ciclo corrales**



*Fuente: imagen recuperada de toronto.ca*

**Cicloestación dentro zona paga**



*Fuente: imagen recuperada de bicycledutch.wordpress.com*

**Cicloestación abierta**



*Fuente: imagen recuperada de cyclemilton.net*

**Cicloestación fuera de zona paga**



Fuente: imagen recuperada de icommutesd.com

Dichos elementos servirán como articuladores en el ejercicio de movilidad intermodal, el cual incentiva cambios de modos debido a la conveniencia para transferencias, y la seguridad que representa para los propietarios de los vehículos no motorizados. Todos los cicloestacionamientos propuestos deben tener acceso a través de la red de ciclocorredores de Floridablanca. A la fecha no se cuenta con cicloestaciones asociadas a la infraestructura de transporte en Floridablanca.

Los cicloestacionamientos asociados a la infraestructura de transporte propuestos de Floridablanca son (Figura 76, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P14C\_FLO\_CEestaciones):

**TABLA 72. CICLOESTACIONES ASOCIADAS A INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**

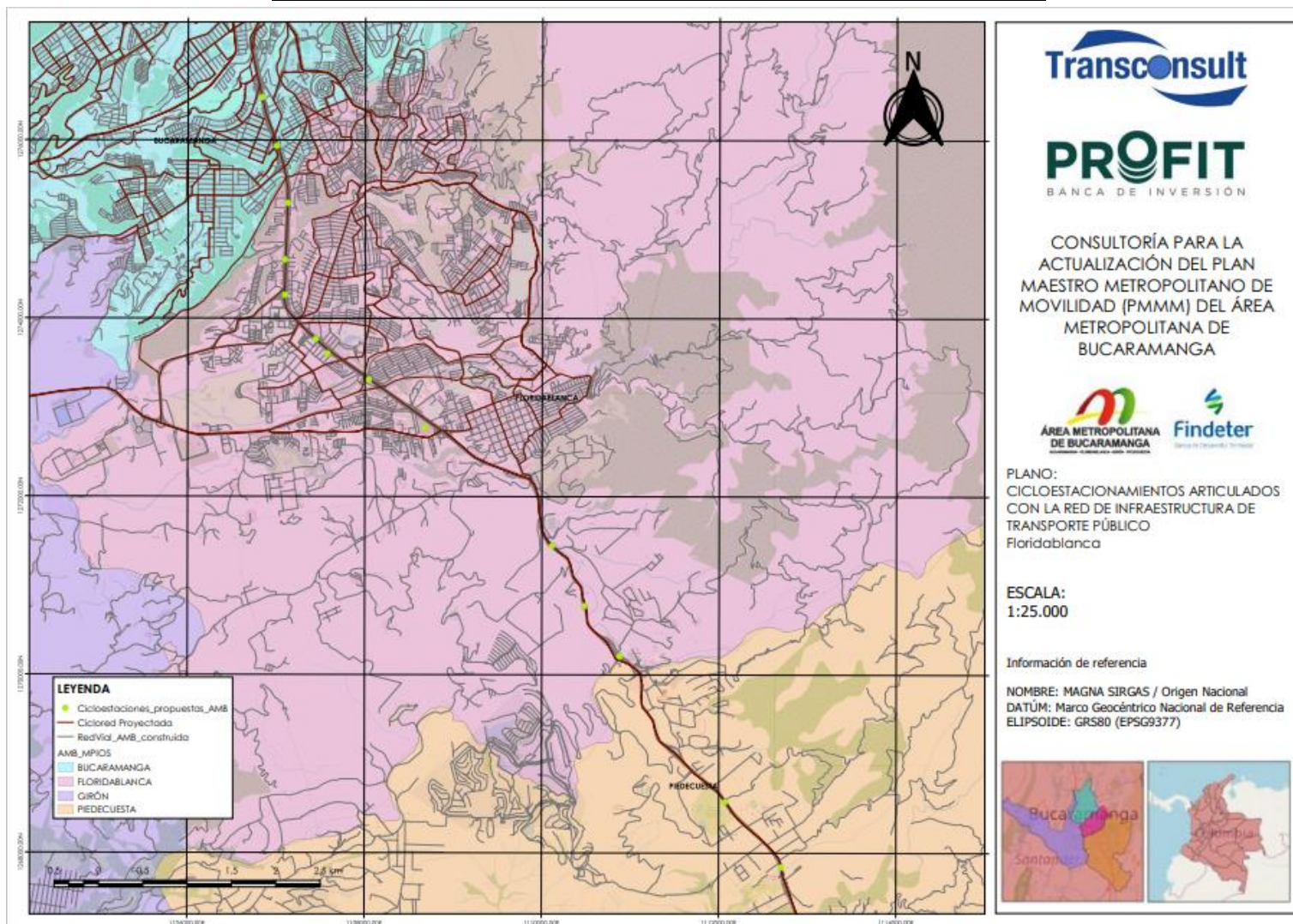
ID	NOMBRE	TIPO	MUNICIPIO
1	Cañaveral	Estación Troncal	Floridablanca
2	Hormigueros	Estación Troncal	Floridablanca
3	La Estancia	Estación Troncal	Floridablanca
4	Lagos	Estación Troncal	Floridablanca
5	Menzuli	Estación Troncal	Floridablanca
6	Molinos	Estación Troncal	Floridablanca
7	Palmichal	Estación Troncal	Floridablanca
8	Payador	Estación Troncal	Floridablanca
9	Portal Floridablanca	Portal	Floridablanca
10	Cañaveral Panamericano	Estación Pretroncal	Floridablanca

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

Su capacidad será determinada por el análisis de demanda particular.



**FIGURA 76. CICLOESTACIONES ASOCIADAS A INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

## Objetivos

- Impulsar una red de cicloestaciones seguras en lugares estratégicos que faciliten la intermodalidad bici-transporte público.
- Realizar el levantamiento de la infraestructura de transporte de Floridablanca, concluyendo con la factibilidad para incorporar cicloestaciones asociadas a la misma.
- Planear, priorizar, diseñar y ejecutar proyectos de construcción de cicloestaciones seguros asociados a la infraestructura de transporte público de Floridablanca.
- Incentivar el uso de cicloestaciones como parte de la solución para los viajes de primera y última milla en Floridablanca.

## Acciones

- Realizar los estudios de factibilidad para asociar cicloestaciones a la infraestructura de transporte existente en Floridablanca.

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirección de transporte del AMB
- Ejecutor: Metrolínea, Alcaldía de Floridablanca
- Participantes: Secretaría de Tránsito, oficina de la bicicleta.

## Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación para desarrollo de estudios implementación de los sistemas de bicicleta y para inversión en la ejecución de los proyectos.
- Recursos propios de funcionamiento por la capacidad del personal contratado para ejecutar los estudios relacionados con la implementación del sistema.
- Recursos del Sistema General de Participaciones – Libre Inversión como recursos de transferencias de libre destinación ejecutados por el municipio en infraestructura y movilidad.
- Recursos por conceptos de utilidades y rendimientos financieros que han sido ejecutados por el municipio en infraestructura.
- Recursos privados de inversión por desarrollo de contratos de concesión para la prestación de los servicios de los sistemas de bicicletas por infraestructura, dotación y operación.

## Metas e indicadores



A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 73. META PARA EL PROYECTO DE CICLOESTACIONAMIENTOS ARTICULADOS CON LA RED DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Estudios de factibilidad realizado para asociar cicloestaciones a la infraestructura de transporte	0	Elaborar 1 estudios de factibilidad para asociar cicloestaciones a la infraestructura de transporte para el 2027 en el municipio de Floridablanca	1	Elaborar 1 estudios de factibilidad para asociar cicloestaciones a la infraestructura de transporte para el 2027 en el municipio de Floridablanca	1	Elaborar 1 estudios de factibilidad para asociar cicloestaciones a la infraestructura de transporte para el 2027 en el municipio de Floridablanca	1
Número de cicloestaciones asociadas a infraestructura de transporte público	0	Intervenir 3 cicloestaciones asociadas a infraestructura de transporte público para el 2027 en el municipio de Floridablanca	3	Intervenir 6 cicloestaciones asociadas a infraestructura de transporte público para el 2032 en el municipio de Floridablanca	6	Intervenir 10 cicloestaciones asociadas a infraestructura de transporte público para el 2037 en el municipio de Floridablanca	10

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.7.2. Proyecto P14-D: Zonas amarillas

Las zonas que concentran orígenes y destinos de viajes en transporte público individual fueron definidas a partir de las encuestas a hogares, realizadas durante la etapa de diagnóstico, donde se determinaron los orígenes y destinos de los usuarios que utilizan el transporte público individual para realizar los viajes dentro del municipio de Floridablanca. Adicionalmente, mediante la localización de los principales usos atractores de viajes, tales como equipamientos de salud, centros comerciales, equipamientos institucionales y turísticos.

El proyecto se plantea con el fin de facilitar el intercambio modal y propender por el uso adecuado del espacio público para todos los actores, se plantea la generación de zonas amarillas donde los usuarios puedan realizar el ascenso y descenso de los taxis, las cuales estarán localizadas en sectores de alta demanda de usuarios.

Dentro de las funciones de la Secretaría de Planeación e Infraestructura, estará la de establecer las directrices, los criterios técnicos, el alcance y la ubicación de las zonas amarillas. Por esta razón será la entidad encargada de establecer, gestionar y supervisar los contratos que deban realizarse para la estimación de demanda y ubicación de las zonas amarillas y, posteriormente la encargada de controlar el funcionamiento de dichas zonas implementadas.

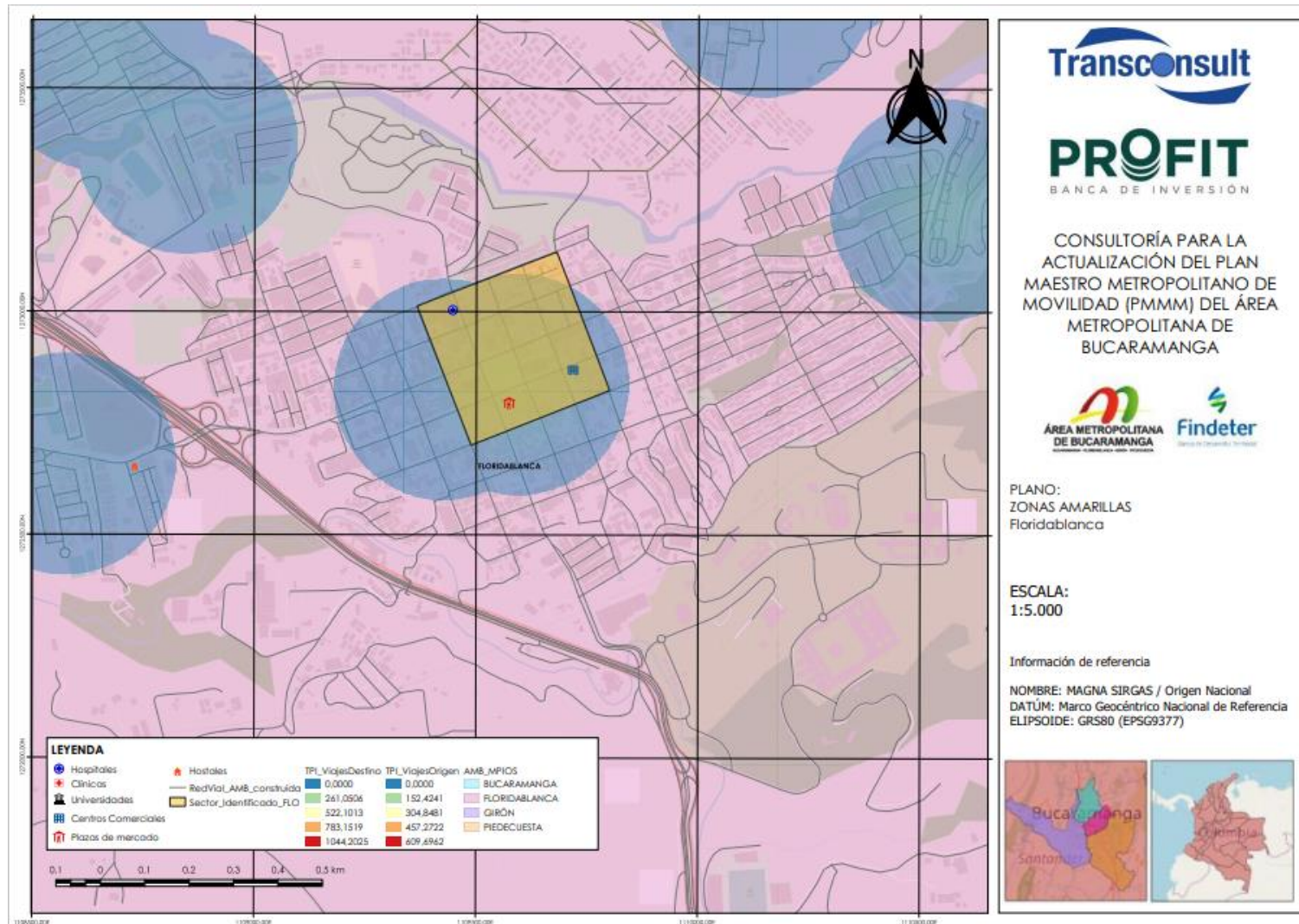
Para su implementación se deben garantizar espacios de participación, discusión y planeación entre los diferentes actores que deban ser vinculados o favorecidos por la implementación de las Zonas Amarillas, tales como la Administración municipal, las empresas de taxis, los comerciantes, empresarios en general, usuarios y vecinos de las zonas en mención.

Implementar Zonas Amarillas permite el uso adecuado y eficiente del espacio público, organizando la movilidad y deduciendo la congestión vehicular, especialmente en las zonas donde el perfil vial y la capacidad son reducidas. Por lo anterior, la selección y priorización de estos lugares deberá ser establecida a través de una evaluación de elementos como:

- Uso del suelo
- Seguridad vial
- Acceso a edificaciones de primer nivel de importancia (hospitales, estaciones de bomberos, estaciones de policía, edificios gubernamentales, etc.).
- En zonas consolidadas, donde existan bahías de parqueo o en aquellas vías que cuenten con anchos disponibles que haga posible la ubicación de lugares de estacionamiento en cordón sobre la calzada.
- En proyectos de nuevas edificaciones donde los usos a desarrollar sean altos generadores y/o atractores de viajes, se debe propender porque estas zonas sean incorporadas al interior de los predios en sótanos, a nivel o mediante la utilización de bahías tipo carloby. Estas medidas reducen que se realicen maniobras de ascensos y descensos de pasajeros directamente sobre las vías.

**Sector identificado como prioritario:** Zona centro Calle 3 a Calle 7 entre Carrera 7 y Carrera 11 y que se puede apreciar en la Figura 77, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P14D\_FLO\_ZAmarillas.

**FIGURA 77. SECTOR IDENTIFICADO**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

También se deben adelantar actividades de cultura ciudadana y medios informativos, para fomentar el uso de las zonas amarillas, como un principio de seguridad y tranquilidad para el usuario y del desestimulo a la conducción bajo los efectos de alcohol y otras sustancias psicoactivas.

La Administración municipal debe adoptar medidas necesarias para asegurar la movilidad, reducir el impacto en el tráfico y garantizar su operatividad.

Las Zonas Amarillas se deben ajustar integralmente a las directrices de mayor jerarquía previstas en el Plan de Ordenamiento Territorial -POT-, con relación a los accesos vehiculares a predios con frente a vías de la malla arterial y en lo pertinente a lo señalado respecto a estacionamientos.

### Objetivos

- Facilitar el intercambio modal a partir de la generación de zonas amarillas en inmediaciones de estaciones y en sitios generadores y atractores de viajes en TPI
- Reducir la congestión vial ocasionada por el parqueo de vehículos de transporte público individual en las vías y en accesos a atractores y generadores
- Establecer los lineamientos técnicos para la ubicación de las zonas amarillas

### Acciones

- En línea con el Plan Maestro de Estacionamientos, el cual identificará la oferta y demanda de estacionamientos para el municipio de Floridablanca, se determinarán las necesidades de para vehículos tipo taxis en vía.
- Realizar estudio de diagnóstico de oferta y demanda de estacionamientos para taxis en vía
- Identificar zonas susceptibles de ser convertidas en zonas amarillas y la priorización de su implementación.
- Establecer las directrices, los criterios técnicos aplicables, los alcances y la ubicación de las 'Zonas Amarillas Seguras' y las zonas de parqueo en vía de vehículos tipo taxi.
- Identificar puntos de integración con otros modos de transporte
- Las zonas amarillas deben articularse con los centros urbanos que van a tender a ser peatonalizados o restringidos
- En línea con el PBOT debe incluirse la exigencia de zonas amarillas al interior de los atractores.

### Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirección de transporte AMB.
- Ejecutor: Secretaría de Planeación de Floridablanca
- Participantes: Alcaldía de Floridablanca.

## Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio para inversión en obras de infraestructura requeridas a partir del proyecto, así como la ejecución de los estudios para la elaboración de los planes de estacionamiento.
- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca para los estudios requeridos por los planes de estacionamiento y zonas reguladas.
- Los estudios pueden ser atendidos también por el personal capacitado de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca, siendo atendido el gasto por recursos de funcionamiento en personal ya contratado.
- Los sistemas de parqueaderos en vía pueden atender al recaudo de recursos por la Tasa por el Derecho de Parqueo, la cual estaría destinada en un porcentaje a atender los costos de construcción, dotación, mantenimiento y operación del sistema.

## Metas e indicadores

A continuación, se presentan las metas e indicadores asociados a este proyecto

**TABLA 74. META PARA EL PROYECTO ZONAS AMARILLAS**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Estudios elaborados para implementación de zonas amarillas	0	Elaborar el estudio para la implementación de zonas amarillas e implementar 2 zonas amarillas para el 2027 en el municipio de Floridablanca	2	Elaborar el estudio para la implementación de zonas amarillas e implementar 1 zonas amarillas para el 2032 en el municipio de Floridablanca	1	Elaborar el estudio para la implementación de zonas amarillas e implementar 1 zonas amarillas para el 2037 en el municipio de Floridablanca	1

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult



### 3.5.8. Programa P16. “Capacidad Técnica para la Seguridad Vial”

#### 3.5.8.1. Proyecto P16-B: Alianzas estratégicas para el conocimiento, la innovación y las buenas prácticas

Las alianzas estratégicas de cooperación técnica son herramientas que fortalecen las capacidades institucionales a través de la transferencia del conocimiento, la innovación, las lecciones aprendidas y las buenas prácticas. Usualmente estas alianzas se realizan con organizaciones sin ánimo de lucro (Entidades Gubernamentales, Entidades no Gubernamentales, Universidades, ONGs, Bancas de Desarrollo, entre otras), que acompañan en la búsqueda de un objetivo común; en este caso de evitar la pérdida de vida, discapacidades y lesiones graves a causa de siniestros viales.

Por ejemplo, en Colombia, la actualización de diversas políticas públicas, entre ellas las que abordan la seguridad vial, han sido influenciadas por procesos de transferencia de conocimiento (Gomez, 2013)

Particularmente la adopción de la Visión Cero como principio ético y práctico para abordar integralmente la problemática de la inseguridad vial, se ha dado en gran medida por la influencia de una de las contribuciones más significativas de la Iniciativa Global Bloomberg de Seguridad Vial: la transferencia de conocimiento, lecciones aprendidas y buenas prácticas en la gestión de la Seguridad Vial.

La Iniciativa Global Bloomberg de Seguridad Vial (BIGRS por sus siglas en inglés) es un programa de filantropía internacional que promueve la introducción de nuevos paradigmas para el abordaje de la seguridad vial. Esta alianza de cooperación se abrió paso primero en Bogotá a través de un proceso de selección que habilitó a la ciudad para recibir apoyo técnico en especie entre 2015 y 2020, en materia de diseño de infraestructura segura, comunicaciones y acciones de control de comportamientos de riesgo. Desde 2020 el apoyo se extendió a Cali y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV.

Este apoyo técnico de transferencia de conocimiento se ha venido realizando a través de las organizaciones técnicas que financia la iniciativa BIGRS: Vital Strategies, WRI/Embarq, National Association of City Transportation Officials - NACTO, Global Road Safety Partnership - GRSP y Johns Hopkins University Bloomberg School for Public Health con el apoyo del grupo Sur de la Universidad de los Andes, así como a través de profesionales pagados por la iniciativa y que operan dentro de los equipos de las Entidades Locales.

Lo anterior se presenta en este Plan, como una referencia de alianza estratégica para la transferencia de conocimiento en el contexto nacional; sin embargo, en materia de Seguridad Vial y de movilidad sostenible mundialmente existen diferentes organizaciones sin ánimo de lucro, que pueden ser aliados en la estructuración de intervenciones basadas en la evidencia y casos de éxito, para contrarrestar problemáticas como la inseguridad vial.

En el mismo sentido, la Agencia Nacional de Seguridad Vial también puede ser uno de los referentes con capacidad de capitalizar buenas prácticas a nivel nacional y de otorgar apoyo en la estructuración y financiación de intervenciones en materia de seguridad vial (ejemplo: Convenios de cofinanciación para la estructuración o implementación de Planes de Seguridad Vial, intervenciones directas sobre la infraestructura – Pequeñas Grandes Obras, entre otras).

Por otra parte, en materia de Innovación existen organizaciones como Innpulsa Colombia y su laboratorio Milab, entre otras que promueven la innovación abierta, es decir la articulación de diferentes actores, en la búsqueda soluciones a necesidades públicas como mejorar la seguridad vial para todos los usuarios del espacio público.

Con este contexto, este proyecto consiste en la búsqueda de oportunidades y conformación de alianzas de cooperación técnica y transferencia de conocimiento a nivel nacional o internacional, que pueden o no estar acompañadas de recursos en dinero, con el fin de aprovechar las lecciones aprendidas y los casos de éxito de similares, para adoptar buenas prácticas que faciliten la mitigación de la problemática de una forma más efectiva, así como también transmitir y visibilizar los casos de éxito propios.

Para que esto sea posible, es necesario en primer lugar mapear e identificar continuamente posibles alianzas de cooperación con organizaciones sin ánimo de lucro, nacionales o internacionales y la academia. Paso seguido, es indispensable estructurar propuestas de trabajo y asistencia técnica, lo cual en el marco del presente Plan Maestro se prevé que sea llevado a cabo una vez se constituya la *Unidad de Seguridad Vial de Floridablanca* que como se mencionó con antelación, deberá articularse estrechamente con los equipos técnicos en seguridad vial de la Dirección y Secretarías de Tránsito de los demás municipios, con el liderazgo del Área Metropolitana de Tránsito, con el fin de atraer asesoría técnica especializada en el ámbito de la cooperación, así como recursos para la gestión de la seguridad vial para todos los municipios del AMB.

## Objetivos

- Fortalecer la capacidad técnica de la Secretaría de Tránsito de Floridablanca a través de alianzas estratégicas para el intercambio de conocimiento, la innovación y las buenas prácticas en seguridad vial.
- Adoptar las mejores prácticas en la gestión de la seguridad vial basadas en la evidencia, en casos de éxito nacionales o internacionales.
- Promover la innovación en materia de seguridad vial y movilidad sostenible en Floridablanca.

## Acciones

- Mapeo e identificación continua de posibles alianzas de cooperaciones con organizaciones sin ánimo de lucro, nacionales o internacionales y la academia.
- Estructuración de propuestas o proyectos de intervención a través de la gestión articulada de la Unidad de Seguridad Vial de Floridablanca con sus pares en el AMB y en los otros municipios que conforman el territorio Metropolitano, para atraer asesoría técnica especializada en el ámbito de la cooperación, así como recursos para la gestión de la seguridad vial.

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirección de Transporte del AMB

- Ejecutor: Secretaría de Tránsito Floridablanca
- Participantes: ANSV, Organismos multilaterales, Entidades Nacionales, ONG's, Dirección de Tránsito de Bucaramanga, Secretarías de Tránsito de Piedecuesta y Girón

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Recursos propios de funcionamiento por actividades del personal contratado en la gestión de alianzas con organismos de cooperación o entidades nacionales.

### Indicadores y metas:

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 75. META PARA EL PROYECTO DE ALIANZAS ESTRATÉGICAS PARA LA SEGURIDAD VIAL**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Alianzas establecidas con organismos de cooperación o Entidades expertas para el fomento de la Seguridad vial	0	Establecer alianza con organismos de cooperación o entidades expertas para el fomento de la Seguridad Vial para el 2027 en el municipio de Floridablanca	1	Establecer alianza con organismos de cooperación o entidades expertas para el fomento de la Seguridad Vial para el 2032 en el municipio de Floridablanca	1	Establecer alianza con organismos de cooperación o entidades expertas para el fomento de la Seguridad Vial para el 2037 en el municipio de Floridablanca	1

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

## 3.5.9. Programa P17. “Programa de la gestión la seguridad vial”

### 3.5.9.1. Proyecto P17-B: Plan de Seguridad Vial

Los Planes de Seguridad Vial son instrumentos de planeación de la seguridad vial integral de los municipios y departamentos, basados en el diagnóstico de la problemática particular de siniestralidad vial de dichos territorios, desde el amplio espectro de las variables que inciden.

La construcción de estos documentos se enmarca en una acción formulada en el *Plan Nacional de Seguridad Vial 2010-2021* que está en proceso de actualización, y hace parte

del *Pilar Estratégico de Gestión Institucional* y del *Programa de Formulación y Reforma de Políticas para la Seguridad Vial*.

La elaboración de dichos planes corresponde a las Entidades Territoriales y desde 2010 ha contado históricamente con el apoyo técnico del Ministerio de Transporte y luego de la Agencia Nacional de Seguridad a través de la Dirección de Coordinación Interinstitucional como corresponsables de esta acción.

Floridablanca cuenta con un PLSV con vigencia 2019-2021, que por consiguiente requiere actualización, y esta debe darse en concordancia con las nuevas disposiciones de la actualización del Plan Nacional de Seguridad vial que se encuentra en proceso.

Este proyecto propone entonces actualizar para el corto, mediano y largo plazo el Plan Local de Seguridad Vial de Floridablanca en simultánea con la elaboración de los Planes de Seguridad Vial de los demás municipios del área y del Plan Metropolitano, con el fin de generar sinergias, coordinar acciones y hacer más efectivos los esfuerzos en la lucha contra la inseguridad vial. Dicha articulación en la elaboración de los diferentes planes permitirá identificar traslapes y posibilidades de colaboración que robustecen la actuación en la materia.

Adicionalmente, en coherencia con el proyecto *“Alianzas estratégicas para el conocimiento, la innovación y las buenas prácticas”*, es ideal para los municipios y autoridades territoriales responsables de la elaboración de estos planes, gestionar el apoyo técnico y recursos desde el nivel nacional que pueden nutrir la formulación, implementación, seguimiento y evaluación de estos.

Los Planes de Seguridad Vial deben guardar armonía y coherencia con los Planes Maestros de Movilidad. Al respecto este Plan Maestro de Movilidad se fórmula con la Seguridad Vial como un principio transversal y se adelanta incorporando la Visión Cero como un nuevo paradigma de abordaje holístico de la problemática, con el fin de estar en sintonía con este precepto ético y técnico que también hará parte del Plan Nacional de Seguridad Vial en proceso de actualización y de las herramientas derivadas del mismo que guían su elaboración (Ejemplo: Guía Metodológica para la elaboración de Planes de Seguridad Vial)

## Objetivos

- Gestionar la elaboración coordinada del Plan Local de Seguridad Vial de Floridablanca con los Planes de Metropolitano y Locales de Seguridad Vial de los demás municipios del área, para facilitar la articulación de esfuerzos entre los diferentes municipios del AMB.
- Mitigar la problemática de inseguridad vial identificando, formulando y priorizando las acciones locales y metropolitanas con mayor impacto en la prevención de muertes y heridos graves a causa de siniestros viales.

## Acciones

- Articulación técnica para la estructuración o contratación de los Planes Locales y Metropolitano de Seguridad Vial
- Articulación técnica para la implementación de acciones coordinadas derivadas de los Planes Locales y Metropolitano de Seguridad Vial

### Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirección de transporte del AMB
- Ejecutor: Secretaría de Tránsito Floridablanca.
- Participantes: ANSV, Organismos multilaterales, Entidades Nacionales, ONG's, Dirección de Tránsito de Bucaramanga, Secretarías de Tránsito de Piedecuesta y Girón.

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca generados por conceptos como multas y derechos de tránsito para la inversión en estudios de planes de seguridad vial.
- Recursos de cofinanciación nacional por apoyo de la ANSV en el desarrollo de planes de seguridad vial.

### Indicadores y metas:

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 76. META PARA EL PROYECTO DE ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Plan Local de Seguridad vial actualizado e implementado articuladamente con los Planes locales de Seguridad Vial de los municipios del AMB	0	Actualizar e implementar el Plan Local de Seguridad Vial articuladamente con los planes locales y metropolitanos de seguridad vial del AMB para el 2027	1	Actualizar e implementar el Plan Local de Seguridad Vial articuladamente con los planes locales y metropolitanos de seguridad vial del AMB para el 2032	1	Actualizar e implementar el Plan Local de Seguridad Vial articuladamente con los planes locales y metropolitanos de seguridad vial del AMB para el 2037	1

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult



### 3.5.9.2. Proyecto P17-C: Programa de gestión de la velocidad

*“La velocidad es el factor más importante de la seguridad de una calle y es directamente proporcional al riesgo de muerte de peatones en casos de conflicto” (NACTO, 2016).*

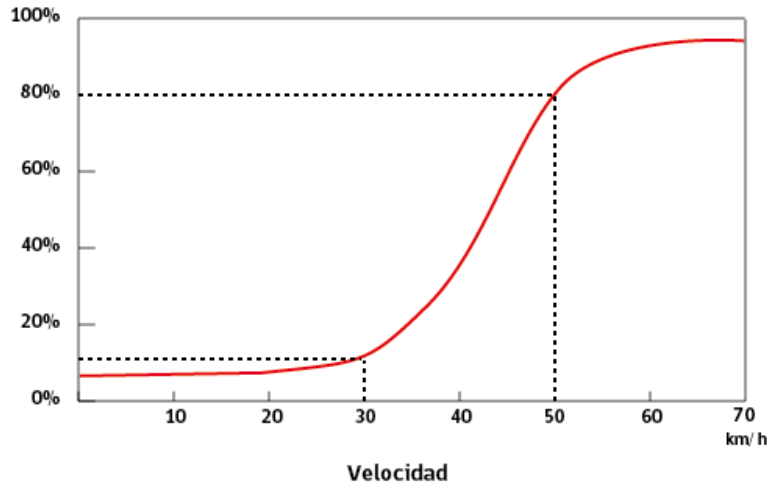
La velocidad es uno de los factores que más inciden en la ocurrencia y gravedad de los siniestros viales, ya que aumenta la probabilidad de colisión al reducir el ángulo de visibilidad de los elementos del entorno, amplía la distancia requerida para que un vehículo se detenga una vez el conductor reacciona y activa el freno, e incrementa la fuerza de impacto al alcanzar un objeto u otro actor vial, agudizando con esto sus consecuencias.

Esto es particularmente relevante cuando la velocidad de operación de un vehículo no es coherente con las características geométricas de la infraestructura vial, con las características del entorno y con las interacciones que pueden ocurrir con otros actores viales.

Por lo anterior, es que los límites de velocidad deben establecerse de forma razonable, en coherencia con el diseño de la infraestructura vial (velocidad de diseño, estado, visibilidad), con las condiciones del entorno (los usos de suelo y actividades económicas que se desarrollan), y por ende también con las características de los volúmenes de tránsito, los usuarios y tipos de interacciones que se presentan en una infraestructura vial y su espacio público circundante.

Gestionar la velocidad no significa desmejorar la fluidez de las vías, en cambio implica eliminar los picos de velocidad o las velocidades excesivas e inadaptadas al entorno y al tipo de interacciones en las vías, ya que este comportamiento (los picos de velocidad) no tiene impacto real en los tiempos de viaje, pero sí representa una mayor probabilidad de ocurrencia de colisiones y posibilidad de muerte, sobre todo para los usuarios más vulnerables como motociclistas, peatones y ciclistas. Muestra de esta declaración se aprecia en la Figura 78, en la que se puede apreciar como varía exponencialmente el riesgo de muerte de un peatón/ciclista/ motociclista al ser atropellado a velocidades superiores a los 30 km/h.

**FIGURA 78. CURVA DE RIESGO DE MUERTE POR ATROPELLO**



*Fuente: Conalset Chile - Interdisciplinary Working Group for Accident Mechanics (1986); Walz et al. (1983) and Swedish Ministry of Transport (2002)*

Ahora bien, el Código Nacional de Tránsito Terrestre establece que 80 km/h es el límite de velocidad máximo para vías urbanas, sin embargo, aunque algunas vías urbanas puedan tener diseños geométricos que permitan e inviten a conducir a esta velocidad (carriles amplios, radios de curvatura generosos), esta no es una velocidad segura ni adecuada en el contexto urbano de las vías del país, sin ser Floridablanca una excepción.

También el código precisa “la autoridad local debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular”, lo cual concede a los entes territoriales autonomía para establecer la velocidad máxima permitida.

Por lo anterior este proyecto consiste en adelantar el estudio que estructure el Programa de Gestión de la Velocidad en Floridablanca, articulado con la elaboración e implementación de los Planes de Seguridad Vial Metropolitano y de los demás municipios del AMB y con los proyectos de *Entornos Seguros* e *Intervención de Lugares Críticos* del presente Plan Maestro.

Para lograr la gestión de la velocidad ejerciendo el rol que concede la legislación, a continuación, se mencionan el objetivo y algunas acciones clave, que deben planearse a detalle en el marco de este proyecto.

## Objetivos

- Establecer e implementar gradualmente límites de velocidad seguros en Floridablanca.

## Acciones

- Coordinación de la elaboración e implantación estratégica del Programa de Gestión de la Velocidad para el territorio Metropolitano y los municipios que lo conforman.

- Comunicar como estrategia transversal para sensibilizar a la ciudadanía acerca de la relevancia de la velocidad en la gravedad y mortalidad de los siniestros viales.
- Clasificar las vías y establecer las estrategias de gestión de la velocidad, ya que si bien la señalización es una herramienta para establecer límites de velocidad no es la única, ni es suficiente para garantizar que ocurra, por lo que donde corresponda debe acompañarse de medidas físicas, acciones de pedagogía y persuasión, así como control y sanción efectivas.
- Priorizar el establecimiento de límites de velocidades seguros de acuerdo con la incidencia de la velocidad en la mortalidad por siniestros viales sobre los diferentes corredores.
- Establecer indicadores de desempeño e impacto para evaluar las intervenciones

### Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirección de transporte del AMB
- Ejecutor: Secretaría de Tránsito de Floridablanca.
- Participantes: ANSV, Organismos multilaterales, Entidades Nacionales, ONG's

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca generados por conceptos como multas y derechos de tránsito para la inversión en estudios de planes de seguridad vial.

### Indicadores y metas

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 77. META PARA EL PROGRAMA METROPOLITANO DE GESTIÓN DE LA VELOCIDAD**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Programa Metropolitano de Gestión de Velocidad elaborado en articulación con los Planes Locales de Seguridad Vial de los municipios del AMB	0	Elaborar el Programa de Gestión de la Velocidad para Floridablanca y el Área Metropolitana en articulación con los Planes Metropolitano y Locales de Seguridad Vial de los municipios del AMB para el 2027	1				

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.9.3. Proyecto P17-D: Lineamientos para la Seguridad vial

La gestión de la seguridad vial debe considerarse bajo un enfoque sistémico e integral, por tanto, las acciones efectuadas en pro de mejorar la seguridad vial de todos los actores viales deben ser concebidas de manera lógica y basadas la evidencia; es decir, basadas en procesos de análisis rigurosos con metodologías claras de acción y de evaluación.

La creación e implementación de procesos metodológicos en seguridad vial puede ofrecer soluciones a problemáticas específicas, optimizando recursos técnicos, humanos y económicos, permitiendo la medición de su impacto, para determinar su replicabilidad o la necesidad de reingeniería.

Este proyecto propone la creación de lineamientos para estandarizar los procedimientos que se efectúan desde el sector movilidad, con el fin de que la seguridad vial sea un imperativo transversal en los análisis y toma de decisiones.

Algunos de los temas a tener en cuenta para generar lineamientos se señalan en seguida:

- Lineamientos para la recolección, procesamiento y publicación de información histórica de siniestralidad, con base en los Informes Policiales de Siniestros Viales, con el fin de analizar y focalizar acciones basada en la evidencia para mitigar la problemática de siniestralidad vial.
- Lineamientos para la realización de Auditorías e Inspecciones de Seguridad en proyectos en fase de diseño, en obra y ejecutados, de tal manera que la aplicación de la Metodología Nacional (Min Transporte & ANSV, 2021) y se cumplan así los resultados de seguridad vial derivados de la utilización de esta herramienta.
- Lineamientos para definir los lineamientos técnicos que permitan incorporar la seguridad vial, como factor principal en las fases de revisión, aprobación y seguimiento de los PMT que se presentan a consideración de la Secretaría de Tránsito.
- Lineamientos de seguridad vial que brinden los criterios técnicos en los proyectos de infraestructura para ciclistas en sus diferentes etapas: planeación, evaluación y diseño, a las Secretarías de Tránsito y otras entidades encargadas de promover el

uso de la bici y la implementación de infraestructura segura para este usuario, como la Oficina de la Bici o el operador del proyecto de Bicicletas públicas.

- Lineamientos técnicos de seguridad vial aplicables a todas las etapas vinculadas a la regulación semafórica en intersecciones viales, a fin de incluir elementos que estandaricen su configuración y hagan de su operación, una más segura para todos sus usuarios viales motorizados o no.
- Lineamientos técnicos generales para el cumplimiento de estándares en seguridad vial en el diseño e implementación de señalización y medidas de pacificación del tránsito y gestión de la velocidad, en consonancia con el proyecto de gestión de la velocidad propuesto en el presente Plan de movilidad.
- Lineamientos de seguridad vial aplicables a la selección, evaluación y operación de rutas del sistema de transporte público, que permitan mejorar las condiciones de movilidad de los usuarios.
- Lineamientos de seguridad vial que brinden criterios técnicos de aplicación sobre el componente peatonal en los proyectos de infraestructura, en donde se garantice la protección de la vida de todos los usuarios que se mueven a pie, especialmente aquellos con movilidad reducida.
- Lineamientos técnicos en materia de seguridad vial que permiten incorporar como factor principal la seguridad vial en la circulación de los vehículos de transporte de carga y en la operación de las zonas de cargue y descargue de mercancías, esto, con el fin de disminuir la siniestralidad asociada a la participación de vehículos de transporte de carga, de tal manera que su operación sea más segura para todos los usuarios viales.
- Lineamientos de seguridad vial que involucren los criterios técnicos necesarios para tomar decisiones en materia de Sistemas de Contención Vehicular para los proyectos de infraestructura vial donde se prevea el uso de estos dispositivos, en consonancia con las metodologías de diseño de sistemas de contención vehicular en proceso de construcción por parte de la ANSV.
- Lineamientos de seguridad vial que brinden criterios técnicos para el desarrollo de estrategias de cultura ciudadana para la movilidad segura y comunicación asertiva contra la violencia vial en sus distintas etapas: diagnóstico, diseño, intervención y evaluación.
- Lineamientos para el uso de tecnología para el fortalecimiento de las labores de análisis, control y fiscalización de comportamientos de riesgo en vía.
- Otros que se consideren necesarios.

Estos lineamientos deben adoptados por el conjunto de actores que desarrollen las acciones de las que tratan, y el seguimiento de su implementación es necesario, así como la evaluación cualitativa/cuantitativa de su impacto según se considere preciso. También pueden ser diseñados o concertados con los demás municipios del área Metropolitana con el fin de garantizar coherencia en las actuaciones territoriales, así como facilidad en su implementación, seguimiento y evaluación.

## Objetivos



- Establecer lineamientos técnicos de seguridad vial comunes para Floridablanca y los demás municipios del AMB, para las actividades más relevantes de actuación de las entidades del sector movilidad y otras que se identifique necesario y que influyan en la mitigación de la problemática de siniestralidad vial asociada.

### **Acciones**

- Identificación de las actividades más relevantes del sector de movilidad que requieren protocolos para la incorporación de la seguridad como principio rector
- Diseño colaborativo de cada lineamiento con los actores encargados de su implementación
- Adopción de los lineamientos por los actores encargados de su implementación
- Seguimiento de la implementación de los lineamientos y evaluación cualitativa/cuantitativa de impacto según sea el caso.

### **Ejecutores del proyecto**

- Líder: Subdirección de transporte del AMB
- Ejecutor: Secretaría de Tránsito de Floridablanca.
- Participantes: ANSV, Organismos multilaterales, Entidades Nacionales, ONG's

### **Fuentes de financiación**

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca generados por conceptos como multas y derechos de tránsito en la adopción de lineamientos de seguridad vial.

### **Indicadores y metas**

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 78. META PARA EL PROYECTO DE LINEAMIENTOS PARA LA SEGURIDAD VIAL**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Lineamientos de seguridad vial elaborados e implementados para el Área Metropolitana de Bucaramanga	0	Elaborar e implementar 6 lineamientos de seguridad vial en el municipio de Floridablanca para el 2027	6	Elaborar e implementar 12 lineamientos de seguridad vial en el municipio de Floridablanca para el 2032	12		

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.10. Programa P18. “Activación por una movilidad segura”

#### 3.5.10.1. Proyecto P18-A: Intervención de lugares críticos

La infraestructura vial es un elemento poderoso en la gestión de la seguridad vial y su intervención puede prevenir la ocurrencia o mitigar la gravedad de los siniestros viales.

Desde un punto de vista reactivo, que permite la focalización de recursos limitados, y obtener resultados en el corto plazo, es imperativo precisar los lugares en donde se concentra la ocurrencia de siniestros viales, particularmente de aquellos que hayan derivado en la pérdida de vidas, ya que en estos lugares se ha materializado un riesgo que es preciso identificar y corregir.

En general las acciones necesarias para la intervención de los lugares críticos de siniestralidad se describen en seguida:

- Análisis de siniestralidad geolocalizada con víctimas fatales y heridos graves, por clase de siniestro (choque, atropellamiento, caída de ocupante, volcamiento) y usuarios viales involucrados (peatón, ciclista, motociclista, transporte público, vehículo de carga, entre otros), para la actualización de información de lugares críticos.
- Priorización de intervención de los corredores, con base en la criticidad, los tipos de siniestros que ocurren, y las posibilidades de intervención por competencias jurisdiccionales (vías urbanas, departamentales, nacionales, concesionadas).
- Realización de auditorías e inspecciones de seguridad vial en los corredores críticos priorizados para identificar los factores de riesgo en la operación.
- Elaboración de documentos técnicos de soporte para cada corredor, compilando integralmente el análisis de siniestralidad, los hallazgos y las recomendaciones de intervención producto de las Auditorías o Inspecciones de Seguridad Vial.
- En el caso de los corredores críticos con competencia del municipio de Floridablanca y sin restricciones para su intervención, se debe continuar con la

elaboración del diseño de las medidas de mitigación de la problemática. Estas pueden ser de carácter temporal (controles policiales, con gestores en vía o dispositivos de señalización temporal), mientras se gestionan las obras civiles que técnicamente sean necesarias.

- f) Implementación y monitoreo de desempeño e impacto de las medidas de mitigación, para su mantenimiento o reingeniería.
- g) En el caso de los corredores críticos de vías con jurisdicción departamental o nacional, o concesionada, es recomendable efectuar los análisis mencionados y compartir los Documentos Técnicos del Análisis de la problemática, requiriendo formalmente actuaciones por parte de las autoridades competentes, con copia a la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Adicionalmente, es necesario emprender mesas de trabajo con el apoyo del Área Metropolitana, con las diferentes Entidades con jurisdicción sobre dichos corredores, otros actores relevantes, responsables, afectados o con potencial de actuación para la búsqueda de soluciones conjuntas a la problemática.

Por otra parte, la consistencia en la sensibilización y control de conductas de riesgo bien sea conductas efectuadas en vía (desacato a la señalización, límites de velocidad, etc.) o fuera de ella (revisión técnico- mecánica, etc.), promueve cambios en el comportamiento y son estrategias complementarias y fundamentales en la intervención de lugares críticos. Por lo anterior las intervenciones en infraestructura para mejorar la seguridad vial de los lugares críticos deberán coordinarse con acciones igualmente geolocalizadas y sistemáticas de pedagogía, persuasión, control y sanción.

Así mismo, es necesario que estas acciones de control proyecten su reforzamiento por mecanismos tecnológicos que las hagan más eficientes.

Estos procedimientos y criterios de análisis deben ser descritos y estandarizados como se propone en el proyecto de *Lineamientos para la Seguridad Vial* y estar coordinados con los proyectos de cultura ciudadana y pedagogía del presente Plan Maestro.

En concordancia con lo descrito y con base en la información existente suministrada por las Secretarías de Tránsito de Floridablanca y la encontrada en fuentes públicas como la ANSV y el INVIAS, este proyecto propone principalmente la intervención del corredor de la Avenida Floridablanca, la Carrera 27 y la Transversal Oriental, como corredores críticos significativos, entre otros lugares que se identifiquen en adelante, producto de la vigilancia continua de los datos de siniestralidad vial en el municipio.

## Objetivos

- Corregir o mitigar riesgos de siniestralidad derivados de condiciones en la infraestructura y el entorno que afectan el comportamiento de los usuarios.
- Identificar lugares en los que el control y la sanción pueda ser una medida complementaria para mitigar los riesgos de siniestralidad

## Acciones

- Análisis sistemático de información de siniestralidad geolocalizada para la identificación de lugares críticos.

- Realización de auditorías e inspecciones de seguridad vial en corredores e intersecciones críticas.
- Diseño, implementación y monitoreo de medidas de mitigación de factores de riesgo en los lugares críticos.

### Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirección de transporte del AMB
- Ejecutor: Secretaría de Tránsito de Floridablanca, Concesiones.
- Participantes: Direcciones de tránsito de los municipios, ANSV, Organismos multilaterales, Entidades Nacionales, ONG's

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca generados por conceptos como multas y derechos de tránsito en ejecución de estudios y auditorías de seguridad vial, y ejecución de intervenciones por señalización y demarcación.
- Recursos de cofinanciación nacional por apoyo de la ANSV en la adopción de planes de seguridad vial.
- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio para inversión en intervenciones sobre infraestructura vial en lugares críticos.

### Indicadores y metas

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 79. META PARA EL PROYECTO DE INTERVENCIÓN DE LUGARES CRÍTICOS**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
% del número de muertes reducidos en siniestros viales	20 muertes en siniestros viales	Reducir 40% el número de muertes en siniestros viales para 2027 en el municipio de Floridablanca	40% (máx 12)	Reducir 60% el número de muertes en siniestros viales para 2032 en el municipio de Floridablanca	60% (máx 8)	Reducir 80% el número de muertes en siniestros viales para 2037 en el municipio de Floridablanca	80% (máx 4)
Inspecciones de seguridad vial ejecutadas en	0	Ejecutar 5 inspecciones de seguridad vial en el	5	Ejecutar 10 inspecciones de seguridad vial en el	10	Ejecutar 15 inspecciones de seguridad vial en el	15

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
corredores críticos		municipio de Floridablanca para el 2027		municipio de Floridablanca para el 2032		municipio de Floridablanca para el 2037	
Intervenciones integrales elaboradas en los corredores / tramos críticos	0	Elaborar 5 intervenciones integrales en los corredores del municipio de Floridablanca para el 2027	5	Elaborar 10 intervenciones integrales en los corredores del municipio de Floridablanca para el 2032	10	Elaborar 15 intervenciones integrales en los corredores del municipio de Floridablanca para el 2037	15

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.11. Programa P19. “Fortalecimiento del ejercicio de la autoridad del transporte en la gobernabilidad del sistema de movilidad.”

Para la movilidad sostenible y segura en el municipio de Floridablanca es necesario dinamizar acciones conjuntas de participación, interacción, armonización y solidaridad con los procesos que interfieren en el territorio conurbado y que competen a las autoridades que tienen injerencia en la jurisdicción metropolitana y departamental. El municipio de Floridablanca al ser parte integrante del Área Metropolitana de Bucaramanga le corresponde construir procesos de relación en un consenso multilateral y recíproco en todas las dimensiones del territorio conurbado del que hace parte los habitantes del municipio de Floridablanca.

#### 3.5.11.1. Proyecto P19-A: Armonizar el estado de las competencias entre entidades para mejorar el desempeño de la autoridad de transporte

Si bien es pertinente destacar que de acuerdo a la reglamentación proferida por el Área Metropolitana de Bucaramanga y al ser voluntad especialmente de los alcaldes de los cuatro municipios que la conforman, se ha logrado la unificación del ejercicio de la autoridad de transporte en una sola entidad u organismo supramunicipal, como lo es el Área Metropolitana de Bucaramanga, lo que conlleva a que no se superpongan las funciones en el sector de transporte y la gobernabilidad en el manejo de la movilidad metropolitana se vea fortalecido.

Ello se refleja no solo con la expedición del Acuerdo Metropolitano 09 de 2001 en el que se constituye y organiza como autoridad de transporte metropolitano y dicta normas



relacionadas con el servicio de transporte terrestre automotor de pasajeros y mixto, autoridad que comprende el transporte masivo y metropolitano, sino también con las definiciones adoptadas en los Acuerdos Metropolitanos 11 y 30 de 2017 con los que se ha pretendido la integración física, operacional y tarifaria del TPC con el SITM y la declaratoria de hecho metropolitano que produce el impacto de la conurbación en la prestación del servicio público

lo que generó que el Área Metropolitana de Bucaramanga asumiera el ejercicio de las actividades de planificación, regulación, organización, control y vigilancia no solo en el modo masivo y colectivo metropolitano, sino el transporte urbano colectivo, mixto e individual de radio de acción municipal, de conformidad con los lineamientos descritos en el Acuerdo Metropolitano 04 de 2018.

No obstante, a la fecha surgen algunas situaciones que deben resolverse para armonizar la competencia de autoridad de transporte como se encuentra reflejado en los contenidos normativos avalados por los alcaldes municipales que conforman el Área Metropolitana de Bucaramanga, que se acaban de relacionar y que están relacionados con el traslado de dichas funciones mediante la delegación respectiva, teniendo en cuenta que el municipio de Floridablanca tiene pendiente formalizar la entrega de las atribuciones que vienen ejerciendo en el transporte público colectivo e individual urbano.

De la misma manera, debe articularse las competencias, para que desde el Área Metropolitana de Bucaramanga se adopte la planeación, organización y regulación de algunos problemas que afectan el territorio metropolitano, respetando en este contexto, el principio de autonomía de los municipios. Sí al interior de la Junta Metropolitana se adoptan políticas y acciones conjuntas y unificadas en pro del territorio conurbado, debería llevar a que desde el municipio de Floridablanca se proceda a replicar lo propio en sus territorios ejemplo de ello, puede ser, por resultar de gran importancia, la unificación de la medida de pico y placa de rotación de placas y la ambiental, cuando las condiciones lo ameriten; las de día sin carro, subsidios al transporte masivo a usuarios específicos, entre otras, que permiten promover de manera coordinada y articulada acciones que benefician no solo al municipio de Floridablanca sino al resto del territorio metropolitano.

## Objetivos

- El Municipio de Floridablanca se empeñará en reconocer y respaldar los niveles de decisión, las instancias de coordinación institucional y el desarrollo de la gestión en torno al sistema de movilidad de la región metropolitana
- Participar en la coordinación de la gestión que se deriva de la formulación y aplicación de una política de movilidad unificada y coherente con el modelo de movilidad de la región metropolitana.
- Fortalecimiento del equipo encargado de la implementación de los instrumentos de planificación relacionados con el sistema de movilidad.
- Eficiencia y efectividad en la toma de decisiones del Sistema de Movilidad.

## Acciones

- Fomentar la gobernabilidad y reconocimiento de las actuaciones de la autoridad del transporte masivo, colectivo, mixto e individual determinada en el ente jurídico metropolitano, acogiendo y ejecutando las acciones que se desprenden de las decisiones adoptadas.
- Con la instalación de mesas de trabajo interinstitucionales, comités, consejos metropolitanos en las que participen representantes del ente gestor del Sistema, el municipio de Floridablanca y demás municipios pertenecientes a la jurisdicción metropolitana se coordine aspectos que inciden en la movilidad de la región metropolitana y municipal.
- Adelantar las actuaciones necesarias para que el representante legal del municipio de Floridablanca formalice el traslado de las competencias del transporte de radio de acción municipal al Área Metropolitana de Bucaramanga, de acuerdo con las definiciones adoptadas en la Junta Metropolitana.
- Mantener informado a la ciudadanía municipal de los resultados de la gestión en movilidad.
- Adopción de las medidas de pico y placa amparado en la justificación de la congestión vehicular y contaminación en el municipio de Floridablanca y la región metropolitana.
- Coordinar con los municipios vecinos de Floridablanca, incluidos los pertenecientes al Área Metropolitana de Bucaramanga para que adopten de manera conjunta en cada territorio medidas que contribuyan al mejoramiento de la movilidad y el medio ambiente de la Región.

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Alcalde de Floridablanca, como miembro de la Junta Metropolitana
- Ejecutor: Subdirector de transporte del AMB, Alcaldía de Floridablanca
- Participantes: Área Metropolitana de Bucaramanga, Municipios que la conforman.

## Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Recursos de funcionamiento por actividades del personal vinculado en las mesas de trabajo, capacitaciones e informes de resultado.

## Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 80. META PARA EL PROYECTO DE ARMONIZAR EL ESTADO DE LAS COMPETENCIAS ENTRE ENTIDADES PARA MEJORAR EL DESEMPEÑO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Transporte urbano trasladado al Área Metropolitana de Bucaramanga	1	Traslado del 100% del transporte urbano en Floridablanca al Área Metropolitana de Bucaramanga en el año 2027	1	Traslado del 100% del transporte urbano en Floridablanca al Área Metropolitana de Bucaramanga en el año 2032	1	Traslado del 100% del transporte urbano en Floridablanca al Área Metropolitana de Bucaramanga en el año 2037	1
Mesas de seguimiento de movilidad instaladas		Instalar 10 mesas de seguimiento de movilidad para el 2027 en el municipio de Floridablanca	10	Instalar 10 mesas de seguimiento de movilidad para el 2032 en el municipio de Floridablanca	10	Instalar 10 mesas de seguimiento de movilidad para el 2037 en el municipio de Floridablanca	10
Medidas de pico y placa, (rotación) y pico y placa ambiental unificadas	1	Aplicación de 2 medidas de pico y placa (rotación) y pico y placa ambiental en el municipio de Floridablanca para el año 2027	2	Aplicación de 2 medidas de pico y placa (rotación) y pico y placa ambiental en el municipio de Floridablanca para el año 2032	2	Aplicación de 2 medidas de pico y placa (rotación) y pico y placa ambiental en el municipio de Floridablanca para el año 2037	2

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.12. Programa P20. “Fortalecimiento de las capacidades institucionales para el ejercicio de la autoridad”

Para presidir el Municipio de Floridablanca los procesos de construcción e interés territorial y que influyen en el contexto metropolitano, debe contar con esquemas institucionales aptos que permita intervenir oportuna y de manera eficaz en la sostenibilidad y desarrollo del municipio.

#### 3.5.12.1. Proyecto P20-A: Modificación de estructuras organizacionales

Es necesario desde una reforma organizacional determinar la manera cómo participan las instancias competentes a nivel territorial en la movilidad y tránsito, para que desde la holgura en el manejo de las responsabilidades y gestión de la movilidad puedan responder

técnica y oportunamente a los requerimientos y dedicación que deriva el manejo de la movilidad en un territorio.

Aunque el municipio de Floridablanca no se encuentra en un nivel mínimo de responder en las responsabilidades que se desprenden de la gestión de la movilidad ante la falta de recurso administrativo, en especial para el cumplimiento del ejercicio de las funciones de control y vigilancia de las normas de tránsito, no puede afirmarse que el cuerpo de agentes del municipio de Floridablanca es suficiente para poder garantizar la prevención y control de las normas de tránsito y transporte en toda la jurisdicción del territorio y que el personal profesional y apoyo encargado de adelantar los procesos contravencionales sea suficiente y se encuentre capacitado para responder los programas y proyectos emanados del PMM de Floridablanca.

### Objetivos

- Garantizar la cobertura adecuada del ejercicio de las funciones de autoridad de tránsito en el territorio municipal con personal técnico debidamente capacitado y los elementos que hacen parte de la logística que permita facilitar su labor.
- Mejoramiento de la capacidad institucional para definir e implementar acciones en la planificación, diseño, coordinación, ejecución y evaluación de estrategias de movilidad
- Implementar la oficina de la bicicleta en el municipio de Floridablanca con coherencia de programas y proyectos previstos de los instrumentos de planificación como el mismo plan de desarrollo municipal y el Plan Maestro de Movilidad Metropolitano.

### Acciones

- Elaboración de los estudios o justificaciones técnicas, para soportar la necesidad de reforma a las plantas de personal que permita ejecutar la gestión derivada de las funciones en materia de movilidad, como la Oficina de la Bicicleta y el cuerpo de agentes de tránsito y demás personal profesional y técnico requeridos para la seguridad y garantizar el acatamiento de las normas de tránsito.
- Adopción de las reformas a la planta de personal y provisión de cargos, de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos
- Contar con el cuerpo de agentes de tránsito necesario que garantice la jerarquía de organización interna del grupo de control vial que determina el mando en forma ascendente o descendente que permita ejercer el control en toda la jurisdicción municipal, así como el personal profesional y técnico que adelante el curso de los procedimientos administrativos sancionatorios con la correspondiente gestión del debido cobrar ante la imposición de comparendos por infracción normas de tránsito y transporte.
- Reforzar la capacidad técnica, con la dotación de elementos necesarios que permitan garantizar al personal encargado del control del ejercicio de la autoridad de tránsito una debida gestión en su labor.

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Alcalde de Floridablanca
- Ejecutor: Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca
- Participantes: Oficina de Personal del Municipio de Floridablanca

## Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación por inversión en la elaboración de estudios de reestructuración administrativa y capacitación de personal, así como inversión infraestructura administrativa.
- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca para las modificaciones de plantas de personal y reestructuraciones administrativas de la entidad.
- Recursos propios de funcionamiento por modificación en las actividades del personal y desarrollo directo de estos en los estudios correspondientes.

## Metas e indicadores:

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 81. META PARA EL PROYECTO DE MODIFICACIÓN DE ESTRUCTURAS ORGANIZACIONALES**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Elaboración de estudios	1	Elaborar 1 estudio para el municipio de Floridablanca en el año 2027	1	Elaborar 1 estudio para el municipio de Floridablanca en el año 2032	1	Elaborar 1 estudio para el municipio de Floridablanca en el año 2037	1
Modificación de plantas de personal de autoridad de tránsito y oficina de la Bicicleta	0	Modificar 1 planta de personal para las autoridades de tránsito para el 2027 en el municipio de Floridablanca	1	Modificar 1 planta de personal para las autoridades de tránsito para el 2032 en el municipio de Floridablanca	1	Modificar 1 planta de personal para las autoridades de tránsito para el 2037 en el municipio de Floridablanca	1



INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Capacidad técnica aumentada para la efectividad del ejercicio de control y cumplimiento normas de tránsito y transporte	1	Aumentar en 100 la dotación de elementos necesarios para el municipio de Floridablanca en el 2027	100	Aumentar en 100 la dotación de elementos necesarios para el municipio de Floridablanca en el 2032	100	Aumentar en 100 la dotación de elementos necesarios para el municipio de Floridablanca en el 2037	100

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.13. Programa P21. “Implementar mecanismos de coordinación y articulación institucional entre entidades responsables de la movilidad.”

Los procesos de planeación a cargo de los distintos niveles territoriales son uno de los instrumentos que permiten poner en marcha de manera racional, las relaciones de solidaridad, equidad y armonía inter territorial, lo que conlleva a que los planes de todos los niveles deben dialogar entre sí. Por ello, los instrumentos de planificación del Municipio de Floridablanca deben propender no sólo por el desarrollo local, sino el regional, lo que deriva una necesaria coherencia con los instrumentos de planificación de orden metropolitano.

#### 3.5.13.1. Proyecto P21-A: Armonizar los instrumentos de planificación a nivel municipal con los fines del desarrollo del territorio metropolitano

Para programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio metropolitano debe interactuar la planificación interinstitucional de las entidades que conforman el territorio metropolitano. Las áreas metropolitanas, aunque no se encuentren definidas como autoridades de planeación, tienen a su cargo múltiples funciones relacionadas, entre las que se destaca la identificación y adopción de los Hechos Metropolitanos y la elaboración de planes e instrumentos de planificación que se constituyen en normas de superior jerarquía y determinantes (carácter obligatoriamente general) para los municipios a la hora de adoptar, modificar o ajustar los planes de ordenamiento territorial, así como los planes de movilidad.

Bajo la competencia que ostentan las áreas metropolitanas para establecer las directrices y orientaciones específicas para el ordenamiento del territorio de los municipios que la integran, deben adoptar las directrices y los lineamientos metropolitanos para el ordenamiento territorial que tienen el carácter de normas determinantes de los planes de ordenamiento territorial que formulan los municipios y, en ese orden de ideas,

se constituyen normas de superior jerarquía, le corresponde al municipio de Floridablanca, revisar los contenidos de los instrumentos de planificación para determinar si se encuentran alineados con las definiciones consagradas principalmente desde: i) el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano -PIDM que a su vez, se encuentra reseñado desde la Ley 1625 de 2013, como instrumento de planificación el cual constituye norma general de carácter obligatorio a la que deben acogerse los municipios que la conforman al adoptar los POT en relación con las materias referidas a los hechos metropolitanos y que deben estar en armonía con los planes nacionales de desarrollo y en la secuencia de articulación, deben ir en consonancia con los lineamientos del Sistema Nacional de Planeación; ii) Desde el PEMOT; los cuales, constituyen instrumentos determinantes de la planeación local de los municipios que conforman las áreas metropolitanas, puesto que deben ser incorporados dentro de sus instrumentos de planeación, especialmente de los Planes de Desarrollo.

Aunque el POT de Floridablanca se revisó en el 2018 y las Directrices Metropolitanas (Acuerdo Metropolitano 013 de 2013), tiene su vigencia a partir del 2013, el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano (Acuerdo Metropolitano 013 de 2015) tiene una vigencia a partir del 2015, no resulta así para el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial-PEMOT que se encuentra formulado recientemente desde el 2021; lo que lleva a plantear la necesidad de la revisión para determinar las necesidades en la actualización y articulación con todos los instrumentos de planificación de orden municipal a la realidad actual de los instrumentos metropolitanos y departamentales.

## Objetivos

- Establecer procesos integrados de planeación con los que se gestione interinstitucionalmente las problemáticas de interés público, identificados en los distintos instrumentos de planificación.
- Bajo el nivel competencial del Área Metropolitana de Bucaramanga y el municipio de Floridablanca, la planificación y desarrollo del territorio deben apuntar a un mismo fin, desde sus instrumentos de planificación.
- Desde la congruencia del POT, Plan de Desarrollo y Plan de Movilidad del Municipio de Floridablanca con los fines del desarrollo metropolitano previstos en las directrices metropolitanas, el PIDM, PEMOT y PMMM, permitirá definir la ejecución y prioridades de atención de los programas, proyectos de crecimiento y desarrollo local y metropolitano.

## Acciones

- Realizar un balance de los diferentes instrumentos de planificación del nivel departamental, metropolitano y municipal para determinar la pertinencia de su armonización en los lineamientos trazados desde la norma. Los documentos de planeación que permiten definir el desarrollo del municipio de Floridablanca deben encontrarse directamente relacionados y engranados con los objetivos, acciones de la planificación metropolitana, departamental y nacional.

### Ejecutores del proyecto

- Líder: Alcalde de Floridablanca
- Ejecutor: Secretarios de Planeación e Infraestructura de Floridablanca
- Participantes: AMB, Concejo Municipal de Floridablanca.

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Recursos de funcionamiento por actividades del personal vinculado y contratado en revisión de los instrumentos de planificación y gestión con las secretarías municipales para su actualización y adopción.

### Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 82. META PARA EL PROYECTO DE ARMONIZAR LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN A NIVEL MUNICIPAL CON LOS FINES DEL DESARROLLO DEL TERRITORIO METROPOLITANO**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Instrumentos de planificación revisados para el municipio (POT, Plan de movilidad)	0	Revisar los 2 instrumentos de planificación (POT, Plan de Movilidad) para el municipio de Floridablanca en el 2027	2	Revisar los 2 instrumentos de planificación (POT, Plan de Movilidad) para el municipio de Floridablanca en el 2032	2	Revisar los 2 instrumentos de planificación (POT, Plan de Movilidad) para el municipio de Floridablanca en el 2037	2

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.13.2. Proyecto P21-B: Implementar mecanismos de financiamiento para la sostenibilidad del sistema de movilidad

Los Sistemas de Transporte Público en Colombia siguen presentando problemas de cobertura y accesibilidad a pesar de importantes inversiones gubernamentales. Estos problemas provienen, en gran medida, por la deficiencia en la sostenibilidad financiera de los sistemas, que se generan por el diferencial entre la tarifa técnica (los costos de operación) y la tarifa al usuario.

La ausencia de esta sostenibilidad ha conllevado al sector público a realizar constantes inyecciones de recursos para el sostenimiento operacional y el cierre de este déficit, lo que, a su turno, ha impedido la generación de nuevas inversiones para la expansión de los sistemas.

En particular, Metrolínea ha presentado un déficit operacional importante, que ha tenido que ser subsanado por aportes de recursos propios de Bucaramanga, redirección de recursos de cofinanciación para el sostenimiento operacional dejando desfinanciadas obras y planes de apoyo del gobierno nacional para los sistemas de transporte masivo. En el 2021, Metrolínea cerró un balance deficitario que requirió aportes por COP38 mil millones de pesos, en los cuales Bucaramanga aportó COP18.400 millones a través del Fondo de Estabilización y Subvención.

Por eso, el Sistema de Transporte debe incorporar en sus ingresos fuentes alternativas distintas a la tarifa del usuario, en reconocimiento del diferencial contra la tarifa técnica, para alcanzar el sostenimiento operacional y se garanticen los niveles de servicios óptimos para los usuarios.

En respuesta a esto, la Ley 1753 de 2015 definió nuevos mecanismos alternativos para la financiación de los sistemas de transporte, presentado nuevamente y expandido en la Ley 1955 de 2019, el Plan Nacional de Desarrollo vigente. Así mismo, se reconoció que los Sistemas de Transporte no son autosostenibles, y se requiere de la implementación de estos mecanismos para alcanzar la sostenibilidad financiera.

Estos mecanismos se presentan a continuación, y se expande sobre su descripción y viabilidad de implementación en la sección de fuentes alternativas del presente documento:

**TABLA 83. ANÁLISIS DE MECANISMOS ALTERNATIVOS DEFINIDOS EN LA LEY 1955 DE 2019 PARA EL SOSTENIMIENTO DEL SITM**

MECANISMO	DEFINICIÓN	VIABILIDAD	GENERACIÓN DE RECURSOS
Recursos propios territoriales para sostenimiento de los sistemas de transporte	<i>“Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán destinar recursos propios, incluyendo rentas y recursos de capital. La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cual deberá contener como mínimo la destinación de los recursos, la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos, así como contar con concepto del CONFIS territorial o quien haga sus veces, y estar previstos en el Marco</i>	Alta. Bucaramanga ya direcciona recursos para el sostenimiento de Metrolínea y se deben gestionar recursos de los demás municipios del AMB.	Baja. Los recursos propios de Bucaramanga han apoyado el sostenimiento del sistema. Sin embargo, no es un mecanismo para la generación de recursos adicionales como fuente alternativa y se limita a la capacidad presupuestal de los municipios.

	de Gasto de Mediano Plazo territorial con criterios de sostenibilidad fiscal.” (Num 1, art 97, Ley 1955/19)		
Contribución por el servicio de estacionamiento fuera de vía	<p>“Los órganos territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos fuera de vía o estacionamientos en vía y podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El hecho generador del tributo corresponde al uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios, distritos y áreas metropolitanas. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado. Corresponderá a las asambleas o concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el sistema y método para definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste a las condiciones locales. Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones”. (Num 2, art 97, Ley 1955/19)</p>	Alta. La contribución por el servicio de parqueadero en garaje ha sido implementada exitosamente a nivel nacional, con cobros sectorizados para la aceptación social.	Media. Puede generar recursos para el sostenimiento del SITM.



Estacionamiento en vía	"Las autoridades territoriales podrán destinar para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte, una parte de los recursos que se hayan obtenido de las contraprestaciones económicas percibidas por el uso de vías públicas para estacionamiento" (Num 3, art 97, Ley 1955/19)	Alta. Bucaramanga y Floridablanca han reglamentado las zonas azules de cobro por estacionamiento.	Media. Los recursos generados sostienen el sistema de estacionamientos y la inversión en su ampliación.
Infraestructura nueva para minimizar congestión	<i>"Las autoridades territoriales que hayan adoptado plan de movilidad podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso o uso de infraestructura de transporte nueva construida para minimizar la congestión. Las autoridades territoriales podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo. Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones."</i> Num 4, art 97, Ley 1955/19)	Media. La medida se viabiliza en mayor parte para infraestructura interurbana, no a nivel local.	Alta. El cobro de tránsito por la infraestructura vial mediante un "peajito social" puede generar recursos importantes para inversión.

Áreas con restricción vehicular (Permiso de acceso a la zona)	<i>“Las autoridades territoriales podrán definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. El acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su tarifa y condiciones con base en estudios técnicos, con fundamento en el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros. Las autoridades territoriales podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte” (Num 5, art 97, Ley 1955/19)</i>	Alta. Se ha implementado en varias ciudades y distritos. Puede contribuir a la disminución de cifras del parque automotor particular ante la medida de pico y placa.	Media. Esta medida puede generar recursos adicionales para el sostenimiento del SITM.
Porcentaje de multas de tránsito	<i>“Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de multas, los programas y proyectos que se pueden financiar y los indicadores de</i>	Baja. Los recursos de multas de tránsito apalancan el sostenimiento e inversión de las Direcciones de Tránsito. Ya generan inversión en el sector de movilidad en los proyectos a cargo de las autoridades de tránsito.	Baja. El recaudo por el concepto de multas tiene un promedio de COP6.000 anuales en Bucaramanga y Floridablanca, y sostiene el funcionamiento e inversión de las autoridades de tránsito.

	<i>seguimiento a los objetivos de seguridad vial.” (Num 6, art 97, Ley 1955/19)</i>		
Modificación tarifaria	<i>“Las autoridades territoriales podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público complementario a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción.” (Num 7, art 97, Ley 1955/19)</i>	Media. Reglamentación clara, pero genera un fuerte impacto social por el aumento en la tarifa.	Baja. Esta medida se considera más para la gestión de la demanda que para la generación de recursos.
Derecho real accesorio de superficie en infraestructura de transporte	<i>"Una entidad pública denominada superficiante, titular absoluta de un bien inmueble fiscal o de uso público destinado a la infraestructura de Transporte conforme a lo establecido en el artículo 4° de la Ley 1682 de 2013, podrá otorgar el derecho real de superficie de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario, por un plazo máximo de treinta (30) años, prorrogables hasta máximo veinte (20) años adicionales. El superficiario tendrá la facultad, conforme a la normatividad de ordenamiento territorial del lugar donde se ubique el bien inmueble y las disposiciones urbanísticas vigentes, de realizar y explotar por su exclusiva cuenta y riesgo, construcciones o edificaciones en áreas libres aprovechables con todos los atributos de uso, goce y disposición de las mismas, a fin de que tales desarrollos</i>	Alta. Mecanismo ya implementado por Metrolínea.	Media. El recaudo por este mecanismo, como lo indica Metrolínea, es cercano a COP40 millones mensuales. Sin embargo, esto se limita al arrendamiento de espacio publicitario, y no se ha incursionado en el arriendo de espacios comerciales.

	<p><i>puedan soportar gravámenes y limitaciones al dominio, sin afectar el uso público, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante. El derecho real de superficie se constituye mediante contratos elevados a escritura pública suscritos entre el titular del inmueble base y los terceros que serán superficiarios, los cuales contendrán la delimitación del área aprovechable, el plazo de otorgamiento del derecho, las condiciones de reversión de las construcciones, las causales de terminación del contrato, las obligaciones de las partes y la retribución que corresponde al superficiante, debiendo además inscribirse ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos en el folio de matrícula inmobiliaria del predio sobre el cual se confiere el derecho real de superficie, en el que deberá realizarse una anotación de este como derecho accesorio, identificándose el área conferida al superficiario y los linderos de la misma y las construcciones, además deberán registrarse los actos jurídicos que se efectúen en relación con el derecho real de superficie. La cancelación de la constitución de este derecho real accesorio de superficie procederá mediante escritura</i></p>		
--	---	--	--

	<p>pública suscrita por las partes constituyentes, que será objeto de registro en el folio de matrícula inmobiliaria correspondiente y ante la Oficina de Registro competente. Para otorgar el derecho real de superficie el superficiante deberá contar con un estudio técnico, financiero y jurídico, que valide y determine las condiciones y beneficios financieros y económicos que se generan a partir de su implementación y para la selección del superficiario el superficiante deberá sujetarse a las reglas propias de contratación que le apliquen a la entidad pública que actúe en tal calidad.” (Num 8, art 97, Ley 1955/19)</p>		
--	---	--	--

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult a partir de los mecanismos reglamentados en la normatividad nacional y regional

A partir del análisis realizado, se han definido como viables los siguientes mecanismos:

- Tasas por estacionamiento en vía
- Contribución por el servicio de parqueadero fuera de vía
- Implementación de la modalidad de pago solidario en la restricción vehicular vía pico y placa.
- Derecho real accesorio de superficie en infraestructura de transporte

Estos mecanismos deben ser implementados por medio de estudios de soporte técnico y financiero, sin perjuicio del estudio completo de las fuentes alternativas para la implementación de mecanismos adicionales distintos a los acá viabilizados. Son estos mecanismos los que permiten reducir el déficit operacional que afronta el SITM, y liberar la necesidad de aportes de recursos propios de los municipios.

Actualmente, únicamente el municipio de Bucaramanga aporta recursos propios para el sostenimiento del SITM. Floridablanca debe hacerse partícipe en la recuperación del déficit operacional, en reconocimiento de su posición como dueño del sistema y, por tanto, realizar los aportes necesarios en función de su capacidad fiscal para apoyar el funcionamiento del servicio público de transporte.

Así mismo, el municipio debe implementar los mecanismos que se viabilicen por parte del Área Metropolitana de Bucaramanga, en conjunto con el Ente Gestor Metrolínea, para generar recursos adicionales direccionados a su sostenibilidad financiera y operacional.



Esto, en todo caso, sin desconocer la posibilidad del municipio para generar estudios de soporte propios que viabilicen fuentes adicionales y reduzcan el impacto fiscal del funcionamiento de Metrolínea, mediante la posibilidad de adicionar recursos a su operación.

## Objetivos

- Las entidades territoriales partícipes del sistema deben interactuar de manera ágil y coordinada para lograr su sostenibilidad financiera.
- Recuperar el déficit operacional del sistema de transporte mediante la gestión óptima en la implementación de fuentes alternativas de financiación, de acuerdo con los soportes técnicos y financieros.
- Mantener las condiciones eficiencia, calidad, seguridad, comodidad y accesibilidad del sistema para garantizar el recaudo efectivo de la tarifa al usuario.
- Gestionar la implementación de negocios colaterales distintos a las fuentes alternativas del sistema para la sostenibilidad financiera.

## Acciones

- Participar activamente en la recuperación del déficit operacional del SITM, mediante aportes de recursos propios para asegurar su sostenibilidad financiera.
- Implementar los mecanismos alternativos viabilizados por los debidos soportes técnicos, legales y financieros.

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirector de transporte del AMB
- Ejecutor: Subdirector financiero del AMB, Metrolínea.
- Participantes: Secretaría de hacienda.

## Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio para el apoyo a la sostenibilidad financiera del sistema de transporte.
- Recursos provenientes de la implementación de recaudo por Tasa por el Derecho de Parqueo, contribución por el servicio de estacionamiento, cobros por congestión, derecho real accesorio en superficie de transporte y las demás fuentes viabilizadas e implementadas para el sostenimiento de los sistemas de movilidad.
- Recursos de funcionamiento por actividades del personal en el desarrollo e implementación de los mecanismos viabilizados.

## Metas e indicadores

Los indicadores y metas asociados a este proyecto:

**TABLA 84. META PARA EL PROYECTO DE MECANISMOS DE FINANCIAMIENTO PARA LA SOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA DE MOVILIDAD**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Participar mediante aportes de recursos propios en el sostenimiento operacional del SITM.	1	Involucrar aportes de recursos propios en el sostenimiento operacional del SITM para el 2027	1	Involucrar aportes de recursos propios en el sostenimiento operacional del SITM para el 2032	1	Involucrar aportes de recursos propios en el sostenimiento operacional del SITM para el 2037	1
Mecanismos alternativos de generación de recursos adicionales para el sostenimiento del sistema implementados.	0	Elaborar mecanismos alternativos de generación de recursos adicionales para el sostenimiento del sistema implementado en el 2027	4	Elaborar mecanismos alternativos de generación de recursos adicionales para el sostenimiento del sistema implementado en el 2032	4	Elaborar mecanismos alternativos de generación de recursos adicionales para el sostenimiento del sistema implementado en el 2037	4

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.13.3. Proyecto P21-C: Promover con el sector privado la implementación de proyectos de movilidad

La participación del sector privado y en particular la comunidad es de vital importancia para la implementación de proyectos de movilidad. Estos pueden participar mediante la inyección de recursos o el desarrollo directo de acciones que tengan como propósito la mejora de la movilidad.

Esto debe generarse mediante la constante interacción con el sector privado y la comunidad, donde se presentan los proyectos y visión de la movilidad para identificar sus posibilidades de participación. Así mismo, en estos espacios de interacción se puede recibir un input importante por parte de la comunidad y así desarrollar proyectos que permitan la mejora desde la percepción propia de la población.

El municipio de Floridablanca tiene, entonces, que propiciar los espacios de interacción, donde se presenten los proyectos de movilidad objetivo a nivel metropolitano y se desarrollen en conjunto la posibilidad de participación del sector privado, mediante las empresas interesadas o por organismos no gubernamentales como lo son asociaciones de

la comunidad. Estos espacios se desarrollan a partir de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca, donde en conjunto con las Secretarías de Infraestructura, Hacienda y Planeación se definen los proyectos de movilidad de Floridablanca en los cuales se busca la participación del sector privado.

Algunos mecanismos mediante los cuales se puede generar la participación privada son:

- **Concesiones**

Las concesiones son un mecanismo mediante el cual se consolida la participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura para brindar un bien y/o servicio público. Así, han sido utilizadas ampliamente a nivel nacional para la construcción de infraestructura vial en carreteras nacionales y regionales, implementación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo, al igual que para la construcción de infraestructura social como equipamientos.

- **Urbanismo táctico**

El Urbanismo Táctico hace referencia a la intervención en pequeña escala de espacios existentes, caracterizada normalmente por proyectos necesarios de corto plazo. Estos proyectos son implementados en la modalidad de planes piloto, donde el personal directo de las entidades gubernamentales encargadas, empresas del sector privado o la comunidad realizan construcciones con materiales de bajo costo para evaluar la implementación de nuevos proyectos.

Desde su estructuración, se contempla al Urbanismo Táctico como una herramienta de gestión social, caracterizada por los procesos emergentes liderados por las comunidades, que se constituye en detonante de las dinámicas sociales y espaciales de la ciudad. En la Guía complementaria se señala que este tipo de estrategias pueden ser promovidas por el Estado, ONG's, los colectivos ciudadanos y la comunidad.

De esta forma, este mecanismo permite a la comunidad apropiarse de la infraestructura de transporte y, en general al sector privado, participar en la implementación de proyectos como la separación de ciclorrutas, atención a intersecciones y mejora en la movilidad mediante el desarrollo sencillo de intervenciones que garanticen la accesibilidad.

- **Sistemas de bicicletas**

El sector privado se ha visto interesado en la participación en los sistemas de bicicletas comunitarias. Internacionalmente, se ha visto como algunos grupos económicos han realizado la prestación de la operación del sistema de bicicletas, donde a cambio logran un alcance publicitario por ubicación de publicidad en bicicletas o estaciones.

Así mismo, se han generado donaciones de bicicletas para el apoyo a la adopción del modo. Este mismo caso se presenció regionalmente mediante la donación de Bavaria de 100 bicicletas a Metrolínea, y la cesión de 25 bicicletas por parte de la Universidad Industrial de Santander. Lo propio puede acontecer en el municipio de Floridablanca, donde el sector privado ubicado en la jurisdicción territorial defina su participación en la consolidación de proyectos que impulsa la administración municipal y que le aporte a la movilidad del territorio municipal

- **Mecanismos de apoyo internacionales**

Sistemas de apoyo internacionales han permitido la inyección de recursos de inversión mediante la financiación a tasas inferiores, o por la donación directa de recursos para la ejecución de proyectos enfocados a la mejora de la movilidad.

Recientemente, el Gobierno Nacional generó acuerdos de inversión con Corea del Sur. Así mismo, en el caso de Medellín, la interacción con este país aseguró la entrega del Centro Inteligente de Tránsito y Transporte, un cerebro de movilidad inteligente con recursos de inversión por 12 millones de dólares.

## Objetivos

- Interactuar constantemente con el sector privado en la condición de agentes dinamizadores de la productividad y el desarrollo de la región metropolitana vinculándolos a la identificación de alternativas de participación en la planeación, e implementación de proyectos de movilidad.
- La sostenibilidad y gobernabilidad del sistema de movilidad requiere del ejercicio de funciones debidamente coordinadas y la definición de los espacios que permitan la participación efectiva del sector privado y de la comunidad (ciudadanos organizados -colectivos y agremiaciones- y no organizados, Organismos no gubernamentales, fundaciones, etc.) en todos los componentes de la movilidad.
- Lograr mediante un proceso gradual la transformación empresarial de los prestadores del servicio de transporte público que conlleve a un mejor servicio a los usuarios.

## Acciones

- Desarrollar mesas de trabajo con el sector privado para la identificación de alternativas de participación en los proyectos de movilidad de Floridablanca.
- Desarrollar mesas de trabajo con la comunidad para la identificación de alternativas de participación en los proyectos y la socialización de requerimientos comunitarios por parte de empresas y Organismos no gubernamentales de Floridablanca.
- Gestionar la inyección de recursos para la inversión en el sector vía financiamiento privado o donaciones.

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Alcalde Municipal y Secretarios de Despacho
- Ejecutor: Director de Tránsito de Floridablanca
- Participantes: Secretaría de Hacienda, comunidades, sector industrial, empresas involucradas en el sector movilidad, Cámara de Comercio.

## Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Recursos de funcionamiento por actividades del personal contratado en la gestión de recursos con el privado y el desarrollo de las mesas de trabajo para la presentación de los objetivos de movilidad en el marco del proyecto.

## Metas e indicadores

Los indicadores y metas asociados a este proyecto son:

**TABLA 85. META PARA EL PROYECTO DE PROMOVER CON EL SECTOR PRIVADO LA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS DE MOVILIDAD**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Mesas de trabajo metropolitanas anuales realizadas con el sector privado y la comunidad para la identificación de proyectos de movilidad municipal en donde puedan participar.	0	Realizar 5 mesas de trabajo en el municipio de Floridablanca para el 2027 con el sector privado y la comunidad para la identificación de proyectos de movilidad metropolitana en donde puedan participar	5	Realizar 10 mesas de trabajo en el municipio de Floridablanca para el 2032 con el sector privado y la comunidad para la identificación de proyectos de movilidad metropolitana en donde puedan participar	10	Realizar 15 mesas de trabajo en el municipio de Floridablanca para el 2037 con el sector privado y la comunidad para la identificación de proyectos de movilidad metropolitana en donde puedan participar	15

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.14. Programa P24. “Garantizar condiciones operativas de corredores de carga”

La descripción del programa para el municipio de Floridablanca fue realizada en el Numeral 3.5.1 (Proyecto P24-A).

#### 3.5.14.1. Proyecto P24-B: Optimizar la operación de centros logísticos y su infraestructura especializada

Con el proyecto de optimización de la operación de los centros logísticos se pretende contribuir con la reducción de la congestión, promoviendo un modelo de distribución eficiente, en el cual se propenda por la consolidación y desconsolidación de la carga en diferentes puntos del municipio de Floridablanca.

De tal forma que se pueda contar en todo el recorrido de la carga con infraestructura logística especializada que permita a los distintos operadores comerciales disfrutar de servicios adecuados en materia de transporte, aduanas y distribución de mercancías. Un buen sistema logístico debe contemplar servicios y procesos adecuados, sistemas de



información, capacidad de gestión, institucionalidad y regulación, atendiendo las necesidades de carga.

Se debe lograr la implementación de plataformas logísticas, que corresponden a puntos o áreas de ruptura de las cadenas de abastecimiento en las cuales se realizan operaciones logísticas o funciones básicas técnicas y actividades de valor agregado sobre la mercancía.

A partir del documento CONPES 3547 de 2008 – Política Nacional Logística-, se creó la Alianza Logística Regional de Santander – ALR de los Santanderes, la cual se constituye como el eje articulador entre las autoridades públicas, las empresas, los trabajadores y la academia y está comprometida con:

- Facilitar la coordinación de los actores del sector transporte para mejorar el desempeño logístico y competitivo de la región.
- Gestionar el conocimiento en logística a partir del procesamiento de información relevante para la logística regional; así como la promoción de la formación y especialización del capital humano dedicado a la logística.
- Promover la movilidad sostenible y buenas prácticas ambientales.
- Fortalecer la logística regional a partir de la promoción de buenas prácticas.
- Promover el desarrollo y mejoramiento de la infraestructura para la logística, considerando el ordenamiento del territorio.
- Gestionar las externalidades derivadas de las actividades logísticas.
- Apropiar las tecnologías de la información y las comunicaciones para la logística.

Dentro de las funciones de la Secretaría Municipal de Planeación de Floridablanca y articulada con la ALR de los Santanderes, estará la de establecer las directrices, los criterios técnicos, el alcance y la ubicación de nuevos centros y plataformas logísticas, para lo cual la entidad estará encargada de establecer, gestionar y supervisar los contratos que se requieran.

Adicionalmente se deben fomentar las buenas prácticas en el manejo de la carga, mediante el uso de vehículos adecuados, utilización de software y nuevas tecnologías para la planificación de recorridos que optimicen la operación de repartos.

Las Buenas Prácticas para transportar los diferentes tipos de carga, están asociadas a realizar el correcto transporte de la carga aplicando los criterios listados a continuación:

- Seleccionar el vehículo adecuado para cada tipo de carga
- Disponer adecuadamente la carga dentro del vehículo
- Planificar la ruta o el recorrido para el reparto
- Implementar sistemas de gestión de flota
- Hacer uso de nuevas tecnologías para lograr la máxima eficiencia y productividad en la expedición de mercancías. El software y la digitalización ayudan a automatizar el proceso, haciéndolo más rápido y efectivo.

## Objetivos

- Uso eficiente de la infraestructura de transporte para actividades de carga/descarga dentro de municipio de Floridablanca.
- Determinar las necesidades de infraestructura especializada para actividades logísticas, específicas para Floridablanca.
- Incluir dentro de la planificación del sistema de movilidad de Floridablanca al componente de carga.
- Disminuir los tiempos de viaje que afectan la competitividad del municipio de Floridablanca, debido a la falta de continuidad y conectividad de la infraestructura que opera como corredores logísticos internos y externos.
- Aumentar la eficiencia y la productividad en la expedición de mercancías que se transporta desde y hacia el municipio de Floridablanca.
- Optimizar el tamaño de los camiones a utilizar dependiendo de la carga que es transportada desde el municipio de Floridablanca.
- Implementación de un sistema de gestión de flotas para las empresas de repartos (software) que operan en Floridablanca.
- Implementación de tecnología que sirva de apoyo a la gestión de la carga que se transporta desde y hacia el municipio de Floridablanca.

### Acciones

- Determinar las necesidades de infraestructura especializada para actividades logísticas y su localización dentro del municipio de Floridablanca.
- Proporcionar soporte y continuidad a las iniciativas que emane la Alianza Logística Regional de Santander.
- Implementación de plataformas logísticas que permitan manejar las cadenas de abastecimiento para Floridablanca.
- Fomentar las buenas prácticas en el manejo de la carga que es transportada desde y hacia el municipio de Floridablanca.

### Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirector de transporte del AMB
- Ejecutor: Director de Tránsito y Transporte de Floridablanca.
- Participantes: Secretaría municipal de Planeación de Floridablanca, Alianza Logística Regional de Santander – ALR

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación por inversión en estudios y subsecuente ejecución de las intervenciones definidas.
- Recursos de funcionamiento por actividades del personal en el desarrollo de los estudios del proyecto.
- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca para ejecución en las intervenciones definidas por los estudios como dotación de sistemas de gestión, señalización y demarcación.

### Metas e indicadores

A continuación, se presentan las metas e indicadores asociados a este proyecto:

**TABLA 86. META PARA EL PROYECTO OPTIMIZAR LA OPERACIÓN DE CENTROS LOGÍSTICOS Y SU INFRAESTRUCTURA ESPECIALIZADA**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Estudios elaborados para determinar necesidades y localización de centros y plataformas logísticas	0	Realizar 1 estudio para determinar las necesidades y localización de centros y plataformas logísticas para el 2027	1	Realizar 1 estudio para determinar las necesidades y localización de centros y plataformas logísticas para el 2032	1	Realizar 1 estudio para determinar las necesidades y localización de centros y plataformas logísticas para el 2037	1

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

### 3.5.14.2. Proyecto P24-C: Optimizar distribución de carga local y la Microdistribución en zonas de tránsito restringido

El desarrollo funcional de los municipios busca mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, garantizando el abastecimiento eficaz y oportuno de los productos básicos, los cuales requieren movilización de carga, cuya cantidad dependerá de los habitantes y de la actividad económica del municipio; es por esta razón que una mala planificación conlleva a sobrecostos de tipo ambiental y económico, incrementando los niveles de congestión de las vías urbanas a través de las cuales se realiza su transporte.

Aunado a lo anterior, las operaciones de cargue y descargue, que en muchas ocasiones se realizan sobre la vía pública, así como el tipo de vehículo utilizado para el transporte de carga, el cual no siempre es el adecuado para las características de la malla vial del municipio, contribuyen con el deterioro del pavimento y la ocupación inapropiada del espacio público.

En el diagnóstico realizado para el municipio de Floridablanca, se identificaron los centros de distribución de mercado y otros establecimientos comerciales que realizan actividades de cargue y descargue de la carga, a partir de la cual se establecieron las áreas de carga menor, mostradas en la Figura 79 (adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P24C\_FLO\_CLMicrodistribución), que deben ser priorizadas para los estudios de diagnóstico de oferta y demanda y localización de zonas de carga dentro del municipio de Floridablanca, que corresponden a:

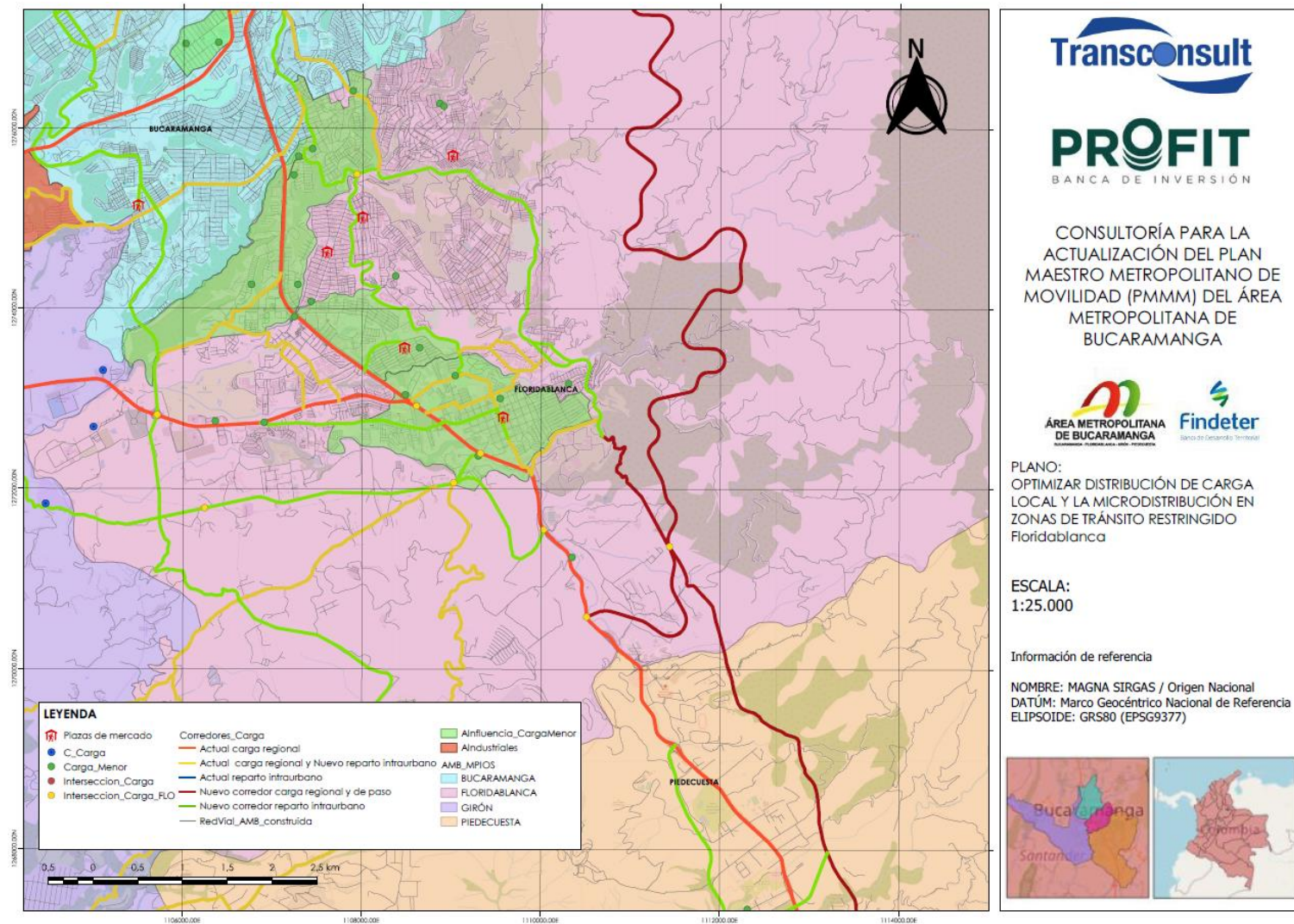
- Av. Floridablanca a Carrera 35 entre Calle 105 y Calle 117
- Calle 29 a Calle 27 entre Carrera 12 y Carrera 22
- Av. Floridablanca a Vía Antigua Floridablanca entre Calle 48 y Calle 3
- Zona centro Calle 3 a Calle 7 entre Carrera 7 y Carrera 11

Es por esto que se propone un proyecto que permita la optimización de la distribución de la carga local y la microdistribución en zonas de tránsito restringido, el cual está orientado al uso eficiente de la infraestructura vial y la implementación de zonas especiales destinadas para las actividades de cargue y descargue, en cuyas definiciones se tendrá en cuenta la participación los distintos sectores del gremio a través de la conformación y activación de la mesa institucional, que será la instancia de coordinación y concertación de mejoras o adopción de estrategias que le aporten a la eficiencia de la logística urbana.

Dentro de las funciones de la Secretaría municipal de Planeación, estará la de establecer las directrices, los criterios técnicos, el alcance y la ubicación de las zonas de carga. Por esta razón será la entidad encargada de establecer, gestionar y supervisar los contratos que lleven a cabo los estudios para la estimación de demanda y ubicación de las zonas de carga y, posteriormente la encargada de controlar el funcionamiento de dichas zonas implementadas.



**FIGURA 79. CARGA LOCAL Y MICRODISTRIBUCIÓN**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult



Para su implementación se deben garantizar espacios de participación, discusión y planeación entre los diferentes actores que deban ser vinculados o favorecidos por la implementación de las Zonas de Carga, tales como las Administración municipal, las empresas de transporte de carga local, los comerciantes, empresarios en general, usuarios y vecinos de las zonas en mención.

Implementar Zonas de Carga permite el uso adecuado y eficiente del espacio público, organizando la movilidad y deduciendo la congestión vehicular, especialmente en las zonas donde el perfil vial y la capacidad son reducidos y/o restringidos. Por lo anterior, la selección y priorización de estos lugares deberá ser establecida a través de una evaluación de elementos como:

- Uso del suelo y tipos de establecimientos a los que se abastece.
- En zonas consolidadas, donde existan bahías de parqueo o en aquellas vías que cuenten con anchos disponibles que haga posible la ubicación de lugares de estacionamiento en cordón sobre la calzada.
- Tipo y tamaño de los vehículos de carga.
- Horarios para realizar actividades de cargue y descargue.

Para los corredores con tráfico restringido, se deben plantear alternativas para que el ingreso de la carga pueda ser realizado desde bahías de carga cercanas o mediante la utilización de modos no motorizados.

La Administración debe adoptar medidas necesarias para asegurar la movilidad, reducir el impacto en el tráfico y garantizar su operatividad, para lo cual se recomienda implementar medidas como la que propone la “Guía de buenas prácticas de cargue y descargue en horarios no convencionales en Bogotá”, elaborada en 2019 a través de estrategias colaborativas con la participación de Fenalco Bogotá, Logyca Asociación, la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Desarrollo.

A continuación, se presenta la definición de los diferentes actores que intervienen en el sistema logístico y los incentivos o beneficios que se pueden obtener:

- **Receptores de carga:** corresponden a aquellos actores de las redes de valor considerados como canales de distribución de mercancías, los cuales son el punto estratégico para transferir un producto terminado desde el productor hasta el consumidor final. Conformado por los canales modernos (grandes superficies con métodos de autoservicio) y por los canales tradicionales (tiendas de barrio, supermercados, etc.).

Las actividades de descargue en horarios no convencionales, presenta los siguientes incentivos para los receptores de carga:

- Mitiga las emisiones generadas por fuentes móviles.
- Reduce tiempos, distancias recorridas y disposición de parqueo. Esto se traduce en menos flota utilizada, reducción en consumo de combustible, reducción en comparendos por mal ubicación de vehículos y mayor número de tiendas abastecidas.
- Mejor aprovechamiento de los muelles de carga para la recepción de mercancía.

- Permite realizar operación de los muelles de carga durante las 24 horas del día con la infraestructura existente.
- Genera una mejor experiencia de compra, fidelizar los clientes y contar con disponibilidad de producto en tienda, debido a la optimización en los tiempos de surtido.
- **Operadores de carga:** son actores que ofrecen servicios de soporte que incluyen la planeación, desarrollo y control operacional de los distintos eslabones de la cadena de suministro de las empresas; se enfoca en el cargue, transporte y entrega de las mercancías, puede desarrollarse de manera asistida (se realizan en conjunto entre receptor y generador y cuentan con personal provisto por uno de los actores) o no asistida (los receptores permiten el ingreso al operador y no requiere personal del receptor):.

Las actividades de descargue en horarios no convencionales, presenta los siguientes incentivos para los operadores de carga:

- Permite realizar un mayor número de entregas aprovechando las 24 horas del día y, por lo tanto, de generar mayores eficiencias en su operación.
- Ofrece una alternativa eficaz para evitar los altos costos que genera para el operador logístico tener sus vehículos de carga y personal subutilizados en franjas horarias en las cuales podría optimizar el desarrollo de su labor, debido a la congestión vial del municipio y a la concentración de generadores que arriban en períodos simultáneos.
- **Generadores de carga:** es un agente que es remitente de la carga y contrata o cuenta con servicios de transporte para movilizar una mercancía de un punto fijo a otro. Para su operación debe tener en cuenta las características del producto a movilizar con el objetivo de garantizar su calidad, las restricciones logísticas y de movilidad con las que cuentan en el trayecto y punto de destino, los horarios de entrega y descargue pactados con el receptor y las características de la respectiva ruta de regreso.

Las actividades de descargue en horarios no convencionales, presenta los siguientes incentivos para los generadores de carga:

- Disminuir los tiempos de traslado de un punto a otro para lograr hacer un mayor número de entregas por recorrido.
- Mejorar niveles de servicio por oportunidad de la entrega de la mercancía.
- Reducir externalidades asociadas con problemas ergonómicos y, en general, salud generada en los conductores a causa de los altos tiempos de espera dentro del vehículo por la congestión.
- Mejorar los índices de emisiones de gases efecto invernadero y material particulado al medio ambiente.
- Aumento en la eficiencia de utilización de la flota vehicular.
- Reducción en los índices de congestión vehicular en el día.

Por último, se presentan las recomendaciones que realiza la guía para las instancias gubernamentales y los actores logísticos:

- Acciones recomendadas para los entes gubernamentales encargados de la formulación de políticas públicas:
  - Contar con información permanente y actualizada del movimiento de vehículos de carga en el municipio, lo que requiere diseñar la matriz origen - destino de Floridablanca y actualizarla de manera constante.
  - Georreferenciar la ubicación de los principales grandes receptores, sus centros de distribución y puntos de venta del canal tradicional, con el propósito de generar escenarios y mecanismos de apoyo para la realización de actividades en horarios no convencionales, especialmente en materia de restricciones de movilidad de carga, ordenamiento territorial, mejoramiento de infraestructura y seguridad.
  - Diseñar e implementar una política de logística y abastecimiento para el municipio en la cual se establezcan claramente las responsabilidades de cada una de las entidades distritales vinculadas en su desarrollo.
  - Designar un ente responsable dentro de la administración para el aprovechamiento logístico y de abastecimiento del municipio en horarios no convencionales. Este ente será el responsable de hacer el monitoreo de operaciones y ajuste de medidas necesarias para hacerlas posibles y su articulación con otras dependencias como seguridad, policía y movilidad, entre otros.
- Acciones recomendadas para los receptores, operadores y generadores de carga:
  - Tomar esta Guía como base para el inicio de esta estrategia e involucrar desde el inicio a todas las áreas de la empresa relevantes para ejecutarla.
  - Reconocer las buenas prácticas de empresas colaboradoras de la presente Guía y tomarlas como referencia para el desarrollo de su estrategia.
  - Analizar constantemente el contexto de sus operaciones en el municipio y revisar la posibilidad de ampliación de operaciones en horarios no convencionales.
  - Trabajar en desarrollo de esquemas colaborativos entre receptores, operadores y generadores de carga mediante relaciones de confianza de largo plazo.
  - Tomar conciencia sobre la difícil problemática de movilidad y medio ambiente del municipio para promover, aumentar y fomentar actividades de cargue y descargue en horarios no convencionales.

## Objetivos

- Diagnóstico de oferta y demanda de carga local.
- Determinar las necesidades de infraestructura para actividades de carga local.
- Uso eficiente de la infraestructura de transporte para actividades de cargue/descargue.
- Plantear un modelo de microdistribución de la carga local para las zonas donde se tengan condiciones de tránsito restringido para vehículos de carga.

- Establecer zonas de carga en los sectores comerciales que las requieran, estableciendo horarios para realizar el cargue y descargue.
- Proponer estrategias que contemplen horarios no convencionales para el reparto de la carga local.

### **Acciones**

- Realizar estudios para la estimación de demanda y ubicación de las zonas de carga priorizando las zonas de carga identificadas.
- Propiciar espacios de participación, discusión y planeación entre los diferentes actores que deban ser vinculados o favorecidos por la implementación de las Zonas de Carga.
- Reglamentar el tipo de vehículo permitido para la circulación al interior de las vías urbanas los restringir horarios para la circulación.
- Plantear alternativas para los corredores con tráfico restringido.
- Generar escenarios y mecanismos para la realización de actividades en horarios no convencionales, articulando los entes gubernamentales y los diferentes actores que participan en la logística de carga urbana.

### **Ejecutores del proyecto**

- Líder: Subdirector de transporte del AMB
- Ejecutor: Secretaría municipal de Planeación de Floridablanca.
- Participantes: Alcaldía Floridablanca

### **Fuentes de financiación**

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación por inversión en estudios y subsecuente ejecución de las intervenciones definidas.
- Recursos de funcionamiento por actividades del personal en el desarrollo de los estudios del proyecto.
- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca para ejecución en las intervenciones definidas por los estudios como dotación de sistemas de gestión, señalización y demarcación.

### **Metas e indicadores**

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 87. META PARA EL PROYECTO OPTIMIZAR DISTRIBUCIÓN DE CARGA LOCAL Y LA MICRODISTRIBUCIÓN EN ZONAS DE TRÁNSITO RESTRINGIDO**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Estudios elaborados para determinar oferta y demanda de carga local y microdistribución y localización de zonas de carga	0	Realizar 1 estudio para determinar la oferta y demanda de carga local, microdistribución y localización de zonas de carga para el municipio de Floridablanca en el año 2027	1	Realizar 1 estudio para determinar la oferta y demanda de carga local, microdistribución y localización de zonas de carga para el municipio de Floridablanca en el año 2032	1	Realizar 1 estudio para determinar la oferta y demanda de carga local, microdistribución y localización de zonas de carga para el municipio de Floridablanca en el año 2037	1

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.15. Programa P25. “Mejorar las condiciones funcionales de la actividad de carga”

#### 3.5.15.1. Proyecto P25-A: Fomentar articulación de actores de la logística de carga

La operación de la cadena logística, desde el marco institucional debe vincular en la gestión del ordenamiento logístico, la participación de las organizaciones o sectores privados vinculados al sector, que lleve a que las medidas adoptadas para mejorar el manejo logístico de la carga minimicen el impacto del transporte de carga al interior de la jurisdicción municipal, lo que se puede impulsar con esquemas participativos efectivos, en los que se vean representados para la definición de estrategias y determinaciones en los diversos ejes de intervención.

Se encuentran vinculados al transporte al hacer parte de la cadena logística y con los que se debe interactuar para los propósitos definidos en las agendas ante la ejecución de soluciones viales o de servicios, desarrollo de centros logísticos, definición del marco regulatorio, promoción logística, entre otros: ANDEMOS, ANDI, FENALCO, COTERCO, FEDETRANSCARGA, DEFENCARGA, ASECARGA, CONFECAR, CAMIONEROS DE COLOMBIA, ATC, ASAMBLEA NACIONAL DEL TRANSPORTE, entre otros; los que deben vincularse para desarrollar temas de interés a través de las mesas de participación o trabajo.

#### Objetivos



- Garantizar que la operación en la logística de carga sea planificada, organizada, regulada y controlada a fin de que se enmarque en el concepto de la movilidad sostenible y segura
- Establecer los espacios de coordinación, discusión y concertación en los que participen actores del sector privado, para que conlleve a la toma de definiciones enfocadas en la competitividad de la región municipal, metropolitana y de todo el país.
- Propender por la optimización del desempeño logístico de carga, lo que amerita que se involucren representantes de la cadena de actores de los sectores de producción, transporte y comercio en las decisiones que adopte el municipio a través de las autoridades que intervienen en la movilidad.

### Acciones

- Conformación de una mesa institucional integrada por autoridades locales, generadores y atractores de carga y en general los operadores logísticos, cámara de comercio, entre otros, como instancia de coordinación y concertación de mejoras o adopción de estrategias que le aporten a la eficiencia de la logística urbana.
- Adopción de manual buenas prácticas en logística urbana
- Socialización previa, de la regulación que se adopte en planificación horaria para la movilidad de vehículos de carga y soluciones para el transporte de carga urbana

### Ejecutores del proyecto

- Líder: Secretario de Infraestructura de Floridablanca, Director de Tránsito y Transporte de Floridablanca
- Ejecutor: Alcaldía de Floridablanca
- Participantes: Subdirector de Transporte del AMB, miembros de ANDEMOS, ANDI, FENALCO, COTERCO, FEDETRASCARGA, DEFENCARGA, ASECARGA, CONFECAR, CAMIONEROS DE COLOMBIA, ATC, ASAMBLEA NACIONAL DEL TRANSPORTE.

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Recursos de funcionamiento por actividades del personal contratado en la mesa para la adopción del manual de buenas prácticas y socialización con los actores definidos en las acciones.

### Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 88. META PARA EL PROYECTO DE FOMENTAR ARTICULACIÓN DE ACTORES DE LA LOGÍSTICA DE CARGA**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Mesa-Adopción manual buenas prácticas conformada	1	Conformar 1 Mesa de Adopción Manual de buenas prácticas para el municipio de Floridablanca para el año 2027	1	Adoptar 1 Mesa de Adopción Manual de buenas prácticas para el municipio de Floridablanca para el año 2027	1	Regular 1 Mesa de Adopción Manual de buenas prácticas para el municipio de Floridablanca para el año 2027	1

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.16. Programa P28. “Sistema de Gestión y Control de la movilidad”

#### 3.5.16.1. Proyecto P28-B: Sistema de monitoreo, gestión y control del tránsito

El municipio de Floridablanca debe estructurar sistemas de monitoreo y gestión que le permitan en tiempo real evaluar el tráfico a lo largo de la malla vial y poder implementar y gestionar medidas con el objeto mejorar flujos vehiculares, prevenir la congestión y mejorar la seguridad vial en las vías. Estos sistemas le van a permitir al municipio poder obtener indicadores de movilidad y alimentar el observatorio metropolitano que permite la articulación de medidas a nivel región.

Los softwares utilizados se soportan en la captura de una cantidad importante datos en tiempo real que permiten conocer con alta precisión el estado de la red vial y se utilizan para desarrollar una óptima gestión y para cumplir las políticas definidas para la red. Esto se logra con una maximización del rendimiento del tránsito, minimización de demoras y congestión, mantenimiento de la seguridad vial para todos los actores, cumplimiento de objetivos ambientales y prioridad de medidas para el transporte público.

Los métodos de control incluyen para la red urbana:

- Control óptimo / adaptativo de señales (donde la sincronización de la señal es ajustada en tiempo real adecuándose a los cambios detectados a las situaciones de tránsito)
- Prioridad de señales para el transporte público o señales de derecho de paso de los vehículos de emergencia
- Manejo de señales de tránsito en vías arterias i de alto volumen vehicular (por ejemplo, paneles de mensaje variable)

Los Sistemas de Control para autopistas urbanas incluyen:

- Medición del tránsito (para controlar la tasa de tránsito entrante a una autopista o carretera de alta capacidad con acceso limitado)
- Límites de velocidad variable para optimizar el flujo vehicular y prevenir colapsos.

Todo esto puede llevarse a cabo tras la implementación de controladores los cuales representan el cerebro del sistema local y proveen los medios para acceder, monitorear y controlar los equipos instalados en las vías (tal como cámaras con conteos de vehículos, señales de tránsito (tienen relevancia los semáforos), detectores de vehículos, paneles de mensaje variable). Además, son necesarios elementos como:

- Sistema de comunicaciones para la transferencia de los datos del sensor de tránsito hasta los controladores del equipamiento y de señales.
- Comunicaciones de datos entre los diferentes controladores
- Algoritmos inteligentes que usan la información acerca de las condiciones actuales del tránsito para predecir las futuras cargas vehiculares y soportar las decisiones sobre las medidas de control de la red y de optimización del tránsito – de diversas maneras, para minimizar las demoras, mejorar el rendimiento vehicular y reducir la cantidad de arranques y paradas, las emisiones de gases contaminantes y el consumo de combustible.

## Objetivos

- Contribuir al aumento de la eficiencia en el uso de la infraestructura vial del municipio.
- Mejorar el comportamiento de los distintos actores viales a través de la óptima gestión y control del tránsito, buscando la disminución de la congestión vial en las principales vías del territorio.
- Contribuir al aumento de la seguridad vial para los diferentes actores, priorizando actores vulnerables como peatones, ciclistas y motociclistas.

## Acciones

- Implementar un estudio técnico en detalle para la estructuración de un centro de control donde se recopile, analice la información recopilada los diferentes elementos en las vías y se implementen las medidas de control y gestión.
- Proveer elementos tecnológicos de gestión y control del tránsito en las principales vías arterias del municipio y en las vías de conexión metropolitana del municipio.
- Generar indicadores e información del municipio, a partir de la información recolectada a nivel metropolitana
- La información obtenida debe ser incorporada en las bases del SILITT para su adecuado funcionamiento, el cual se encuentra en el orden metropolitano y se estructura en el proyecto P28-A (Estructuración e implementación del sistema

inteligente local de infraestructura, tránsito y transporte (SILITT)) en el documento de formulación líneas estratégicas y proyectos del AMB

### Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirector de transporte del AMB
- Ejecutor: Secretaría de tránsito Floridablanca, Metrolínea.
- Participantes: Secretaría de Hacienda

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio para la inversión en estudios, dotación y construcción de centros de control de tránsito.
- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca por conceptos de multas y derechos de tránsito para inversión en seguridad vial a través de la ejecución de los estudios y la inversión requerida en infraestructura administrativa para las acciones del proyecto.

### Metas e indicadores

A continuación, se presentan las metas e indicadores asociados a este proyecto

**TABLA 89. META PARA EL PROYECTO DE SISTEMA DE MONITOREO, GESTIÓN Y CONTROL DEL TRÁNSITO**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Estudios elaborados de implementación elementos tecnológicos de control en vías principales de la ciudad	0	Realizar 1 estudio de implementación de elementos tecnológicos de control en vías principales del municipio de Floridablanca para el año 2027	1				

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Estudios elaborados estructuración centro de control del transito	0		0	Realizar 1 estudio de estructuración de centro de control del tránsito para el municipio de Floridablanca en el año 2032	1		

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

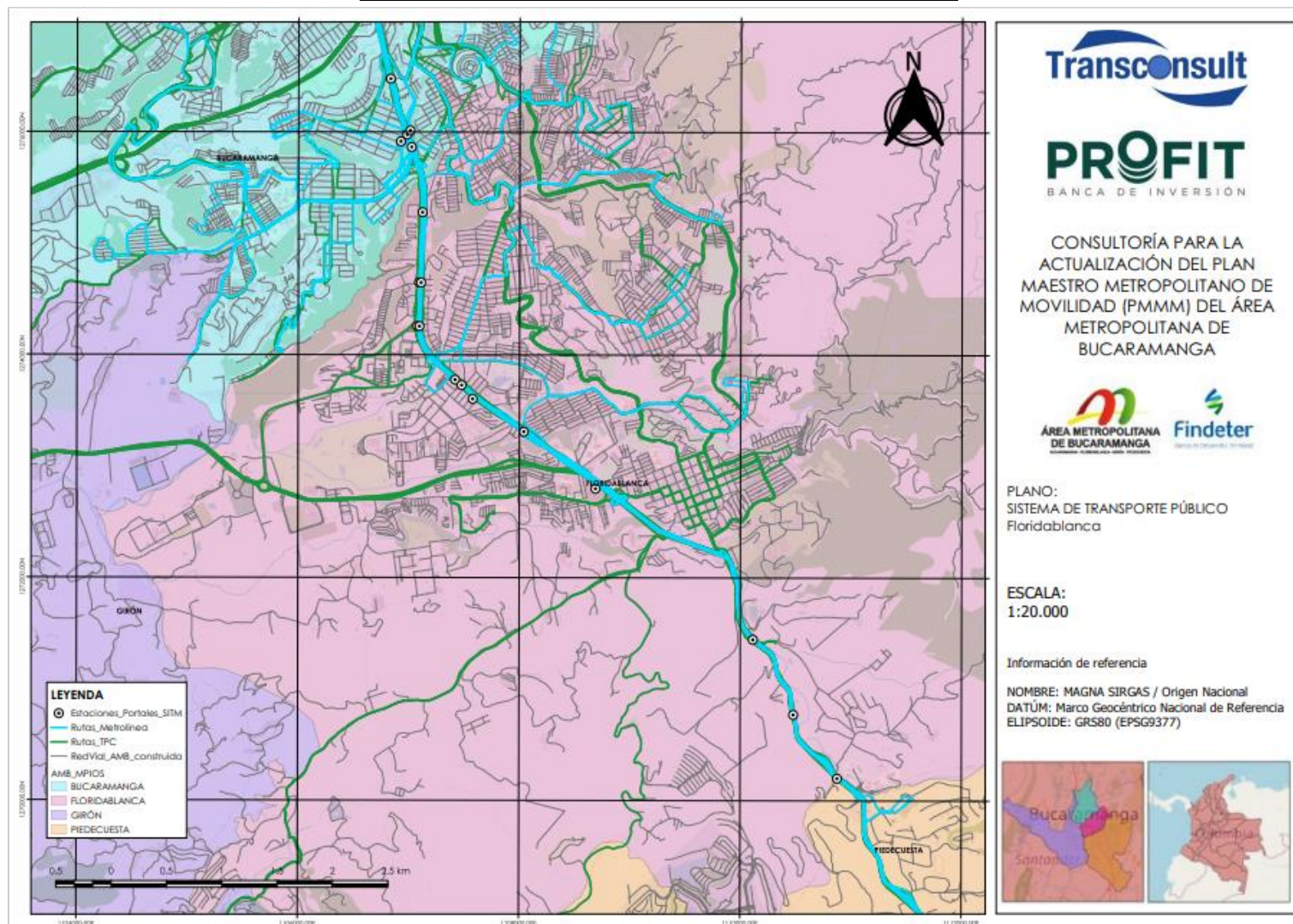
### 3.5.17. Programa P29. “Promover sistema de transporte público inteligente”

Un elemento primordial en la elección del modo de transporte es configurar un sistema de transporte público inteligente que garantice el flujo de información para la planificación de viajes en tiempo real y la interacción de los modos de transporte que conforman el Sistema, este programa debe garantizar también la articulación con los municipios del área metropolitana y especialmente Bucaramanga que representa los mayores destinos de los viajes de la población de Floridablanca.

En la Figura 80 se pueden apreciar las estaciones del Sistema Metrolínea, las rutas del TPC que se verían beneficiadas con la implementación del programa y sus respectivos proyectos



**FIGURA 80. SISTEMA TRANSPORTE PÚBLICO – FLORIDABLANCA**



Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

### 3.5.17.1. Proyecto P29-B: Sistema de monitoreo, gestión y control de flota

El sistema de gestión y control de flota es un elemento primordial para la operación de servicios de transporte público de cualquier territorio, puesto que por medio de su funcionamiento se garantizan estándares de calidad y eficiencia que buscan la satisfacción al actor de mayor relevancia en todos los procesos: el usuario.

Este sistema está constituido por todos los equipos, aplicaciones informáticas y procesos necesarios para realizar labores de planeación, programación y control de la operación de cada uno de los servicios dentro del sistema de transporte. Dichos aplicativos se instalan en los vehículos, desde donde se genera la información relacionada con la operación para que posteriormente sea una plataforma tecnológica la que recolecte, interprete y procese dichos datos.

Por planeación y programación debe entenderse la especificación de las rutas, servicios y frecuencias del sistema y, por control, aquellas actividades que tienen como fin fiscalizar y registrar cifras de dicha operación, así como hacer seguimiento y ajuste de los indicadores de servicio definidos. Por ello mediante la instalación de este tipo de sistemas puede recopilarse y analizarse información como: horarios de despacho, frecuencias de paso, velocidades de operación, técnicas de conducción, seguimiento de recorridos, ascenso y descenso de pasajeros, manejo del cupo de los vehículos, siniestros viales, entre otros.

La implementación de este tipo de tecnología impacta diversos actores claves en la operación de los servicios de transporte público:

- A los usuarios ya que por medio de este pueden realizar una gestión eficiente de la movilidad y mejorar su calidad de vida mediante la eficiencia del sistema de transporte.
- A la autoridad de transporte de la región, puesto que se obtiene información técnica suficiente para garantizar la organización del transporte y el adecuado ejercicio de las funciones de planeación, regulación, inspección, vigilancia y control.
- Los operadores de transporte ya que optimizan los procesos propios de la actividad transportadora mediante el análisis de los parámetros operativos de los servicios a su cargo.

En el siguiente esquema (ver Figura 81) se presentan los principales componentes que deben considerarse para la implementación de un sistema de gestión y control de flota para el transporte público:

**FIGURA 81. COMPONENTES Y ELEMENTOS DE SISTEMA DE GESTION Y CONTROL DE**

**FLOTA**



*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

## Objetivos

- Recolectar información que permita identificar estándares de calidad y niveles de servicio apropiados para la satisfacción de las necesidades de los usuarios.
- Fortalecer la ejecución de las labores de regulación y control por parte de la autoridad de transporte.
- Fortalecer los procesos de gestión eficiente de los recursos y planeación del transporte en el territorio.
- Brindar información a los usuarios de los servicios de transporte para que maximicen su utilidad en sus desplazamientos dentro del municipio.
- Consolidar la información a nivel metropolitano, generando indicadores que permitan el uso eficiente de la información para la ciudad

## Acciones

- Expedir una normativa por la cual se reglamente el sistema de gestión y control de flota en el sistema de transporte público.
- Definir las condiciones técnicas que debe cumplir el sistema de gestión y control de flota para los diferentes modos del territorio.
- La información obtenida debe ser incorporada en las bases del SILITT para su adecuado funcionamiento, el cual se encuentra en el orden metropolitano y se estructura en el proyecto P28-A (Estructuración e implementación del sistema inteligente local de infraestructura, tránsito y transporte (SILITT)) en el documento de formulación líneas estratégicas y proyectos del AMB

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirector de transporte del AMB
- Ejecutor: Oficina de TCs de Floridablanca, Metrolínea, operadores del colectivo y masivo, operadores de recaudo.
- Participantes: MINTICs:

## Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio para la inversión en estudios y dotación de sistemas tecnológicos en los sistemas de transporte público.
- Recursos de Metrolínea como Ente Gestor para inversión en el sistema.
- Recursos de orden nacional por cofinanciación y apoyo a los sistemas de transporte público.
- Recursos privados por el desarrollo vía contratos de concesión o Asociación Público-Privada en renovación y modernización de la flota del sistema con inclusión de los sistemas de gestión tecnológica.

## Metas e indicadores

A continuación, se presentan las metas e indicadores asociados a este proyecto

**TABLA 90. META PARA EL PROYECTO SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA TRANSPORTE PÚBLICO**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Estudios elaborados para definición estándares normativos y técnicos para la implementación de sistemas de gestión de flota a los distintos operadores del territorio	0	Realizar 1 estudio de definición de estándares normativos y técnicos para la implementación de sistemas de gestión de flota a los distintos operadores del territorio en el municipio de Floridablanca para el año 2027	1		0		0



INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Porcentaje de la flota de los distintos operadores de transporte público colectivo y masivo renovados con sistema de control en unidades	0	Implementar 25% de la flota de los distintos operadores de transporte público colectivo y masivo con sistema de control en unidades en el municipio de Floridablanca para el año 2027	25%	Implementar 50% de la flota de los distintos operadores de transporte público colectivo y masivo con sistema de control en unidades en el municipio de Floridablanca para el año 2027	50%	Implementar 100% de la flota de los distintos operadores de transporte público colectivo y masivo con sistema de control en unidades en el municipio de Floridablanca para el año 2027	100%

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.18. Programa P30. “Implementar sistema captura de datos en el transporte público de pasajeros”

El programa 30 tiene como objetivo la implementación del sistema de captura de datos en el transporte público de pasajeros, como se verá a continuación para el municipio de Floridablanca se enfoca en el sistema de bicicletas públicas, al no contar con una oficina pública como es el caso de Bucaramanga, se evidencia la necesidad y la importancia de contar con este sistema que permita articularse con los demás municipios con el fin de contar con información valiosa como son los diferentes indicadores (Incidentes, centros atractores y generadores de viajes, cantidad de usuarios, etc).

Con estos datos se pueden llevar a cabo diferentes ejercicios como son las encuestas de percepción para analizar y enfocar a los usuarios las diferentes estrategias, campañas de sensibilización que permitan el uso y el aumento de medios sostenibles para la realización de viajes y que mejoren la movilidad de Floridablanca y los municipios del AMB.

#### 3.5.18.1. Proyecto P30-A: Sistema dispositivo captura de información en sistema público de bicicletas

En la actualidad la ciudad de Floridablanca no tiene un sistema público de bicicletas, el cual debe ser implementado y articulado con el que existe en la ciudad de Bucaramanga, dentro de esta estructuración deben efectuarse mecanismos de control y gestión, con esta premisa los dispositivos en las bicicletas permiten poder ajustar la infraestructura y la logística del sistema.



Los equipos tecnológicos en un sistema de bicicletas público contribuyen a garantizar una operación óptima mediante actividades de control y gestión, por lo que la captura de datos representa un insumo primordial en su funcionamiento.

La información recopilada por medio de los distintos aplicativos permitirá entonces no sólo el logro de eficiencias en los procesos propios de operación sino la comunicación efectiva con los usuarios del sistema, quienes requieren con un alto grado de certeza las condiciones en tiempo real del sistema para la toma de decisiones en cuanto a su uso.

La operación y la recopilación de datos también depende en gran medida de los tipos de estaciones que operen en el sistema, puesto que las estaciones con componente automático generan mayor aprovechamiento del tiempo de servicio y generan información de mayor confiabilidad.

Los componentes claves para la captura de información en sistemas de bicicletas pública se presentan a continuación:

- Centros de control y administración: Sirven para procesamiento de datos y operación de centro de atención a usuarios. Son de gran importancia para el éxito del sistema, ya que el servicio al usuario debe generar confianza y garantizar la disponibilidad de atención en gran parte del tiempo para facilitar procesos de inscripción, cargos automáticos, dudas, reclamaciones, entre otros.
- Sistemas de rastreo: Sirven para ejecutar procesos de rastreo o georreferenciación de bicicletas y estaciones para mejorar trazabilidad y servicio.
- Sistema de registro: Sirven para realizar el registro de usuarios, ya sea directamente en el centro de control, vía celular, web o en algunos casos en las mismas estaciones.

## Objetivos

- Estimular el uso de modos de transporte sostenibles como la bicicleta en el territorio, lo cual busca contribuir significativamente a la calidad de vida de los habitantes.
- Fortalecer la operación del sistema de bicicletas públicas actual en Floridablanca.
- Recolectar datos que permitan una operación del sistema cada vez más eficiente y que responda a las necesidades de los usuarios.
- Fomentar las condiciones para la integración del sistema de bicicletas con otros modos de transporte público que los complementen y flexibilicen.

## Acciones

- Ampliar la cobertura del sistema de bicicletas para el municipio de Floridablanca.
- Articular los estudios técnicos realizados en el municipio relacionado con la estructuración de centros de control que defina las condiciones de captura y procesamiento de información del sistema de bicicletas.
- Estructurar e implementar una entidad encargada del sistema de transporte de bicicletas

- Proveer al sistema estaciones automáticas que permitan la operación confiable y en menor tiempo para el usuario.
- Fortalecer el aplicativo de información al usuario de tal manera que se conozcan detalles de la operación en tiempo real y se posibilite la toma de mejores decisiones relacionadas con la planeación de los viajes.
- La información obtenida debe ser incorporada en las bases del SILITT para su adecuado funcionamiento, el cual se encuentra en el orden metropolitano y se estructura en el proyecto P28-A (Estructuración e implementación del sistema inteligente local de infraestructura, tránsito y transporte (SILITT)) en el documento de formulación líneas estratégicas y proyectos del AMB

### **Ejecutores del proyecto:**

- Líder: Subdirector de transporte del AMB
- Ejecutor: Oficina de TICs de Floridablanca, Metrolínea, operadores del colectivo y masivo, operadores de recaudo.
- Participantes: MINTICs, oficinas de la bicicleta.

### **Fuentes de financiación**

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación para desarrollo de estudios implementación de los sistemas de bicicleta y para inversión en la ejecución de los proyectos.
- Recursos privados de inversión por desarrollo de contratos de concesión para la prestación de los servicios de los sistemas de bicicletas por infraestructura, dotación y operación.

### **Metas e Indicadores**

A continuación, se presentan las metas e indicadores asociados a este proyecto

**TABLA 91. METAS PARA EL PROYECTO DE DISPOSITIVO CAPTURA DE INFORMACIÓN EN SISTEMA PÚBLICO DE BICICLETAS**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Estudios elaborados para implementación dispositivos de captura de información en sistemas públicos de bicicletas (Actualización cada 5 años)	0	Realizar 1 estudio de implementación de dispositivos de captura de información en sistemas públicos de bicicletas para el municipio de Floridablanca en el año 2027	1	Actualización del estudio de implementación de dispositivos de captura de información en sistemas públicos de bicicletas para el municipio de Floridablanca en el año 2032	1	Actualización del estudio de implementación de dispositivos de captura de información en sistemas públicos de bicicletas para el municipio de Floridablanca en el año 2037	1
Prueba piloto ejecutada para implementación	0	Realizar 1 prueba piloto para implementación de dispositivos de captura de información en sistemas públicos de bicicletas en el municipio de Floridablanca para el año 2027	1		0		0
Sistema de captura implementado (Actualización cada 5 años)	0	Actualización de 1 sistema de captura para el municipio de Floridablanca en el año 2027	1	Implementación de 1 sistema de captura para el municipio de Floridablanca en el año 2032	1	Implementación de 1 sistema de captura para el municipio de Floridablanca en el año 2037	1

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.19. Programa P31. “Captación de demanda para modos sostenibles”

#### 3.5.19.1. Proyecto P31-A: Expandir el área de cobertura del Sistema de Bicicletas Públicas

El AMB reconoce el éxito del **SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS DE BUCARAMANGA**, Y BUSCARÁ LA EXPANSIÓN DE ESTE A TODO EL TERRITORIO METROPOLITANO A TRAVÉS DE LA OFICINA DE LA BICICLETA DEL AMB.

A continuación (ver Figura 82, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P31A\_FLO\_ECLOBI), se presenta las estaciones CLOBI y su cobertura actual del SBP en el territorio.

**Transconsult**

**PROFIT**  
BANCA DE INVERSIÓN

CONSULTORIA PARA LA  
ACTUALIZACIÓN DEL PLAN  
MAESTRO METROPOLITANO DE  
MOVILIDAD (PMMM) DEL ÁREA  
METROPOLITANA DE  
BUCARAMANGA

**ÁREA METROPOLITANA  
DE BUCARAMANGA**

**Findeter**  
Banco de Inversión Social

PLANO:  
EXPANDIR EL ÁREA DE COBERTURA DEL  
SISTEMA DE BICILETAS PÚBLICAS  
Floridablanca

ESCALA:  
1:25.000

Información de referencia

NOMBRE: MAGNA SIRGAS / Origen Nacional  
DATUM: Marco Geocéntrico Nacional de Referencia  
ELIPSOIDE: GR580 (EPSG9377)

**LEYENDA**

- CLOBI
- Afluencia\_CLOBI
- Cicloned Proyectada
- RedVial\_AMB\_construida
- AMB\_MPIOS
- BUCARAMANGA
- FLORIDABLANCA
- GIRÓN
- PIEDECUESTA

0 0.5 1.5 2.5 km

11/11/2016



De acuerdo al sitio web de Metrolínea, el Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) de la ciudad de Bucaramanga “CLOBI BGA”, es una nueva alternativa de movilidad para los habitantes del municipio a través del uso de la bicicleta, mediante la cual se le apuesta al medio ambiente mediante la reducción de los niveles de contaminación de monóxido y dióxido de carbono, hidrocarburos y otras partículas que contaminan el aire, de igual forma impulsar la masificación del uso de la bicicleta para fortalecer los modos de movilidad sostenibles en la ciudad, garantizando su articulación con los modos de transporte no motorizado. En esta nueva etapa de operación se proyecta **el uso de la bicicleta como sistema de alimentación del SITM**, (SIC) servirá de eje estructurador de la movilidad, encaminado a que las ciudades cuenten con vías menos congestionadas, aire más limpio, menos accidentalidad, y el uso racional del vehículo.

**FIGURA 83. ESTACIÓN CLOBI**



Fuente: recuperado de metrolinea.gov.co

Su expansión se dará en los municipios de Floridablanca, Girón y Piedecuesta, buscando conectar las zonas atractoras y generadoras de viajes entre sí, y éstas con la infraestructura de transporte público. Dicha expansión buscará incentivar los viajes en bicicleta como solución de última milla o viajes cortos.

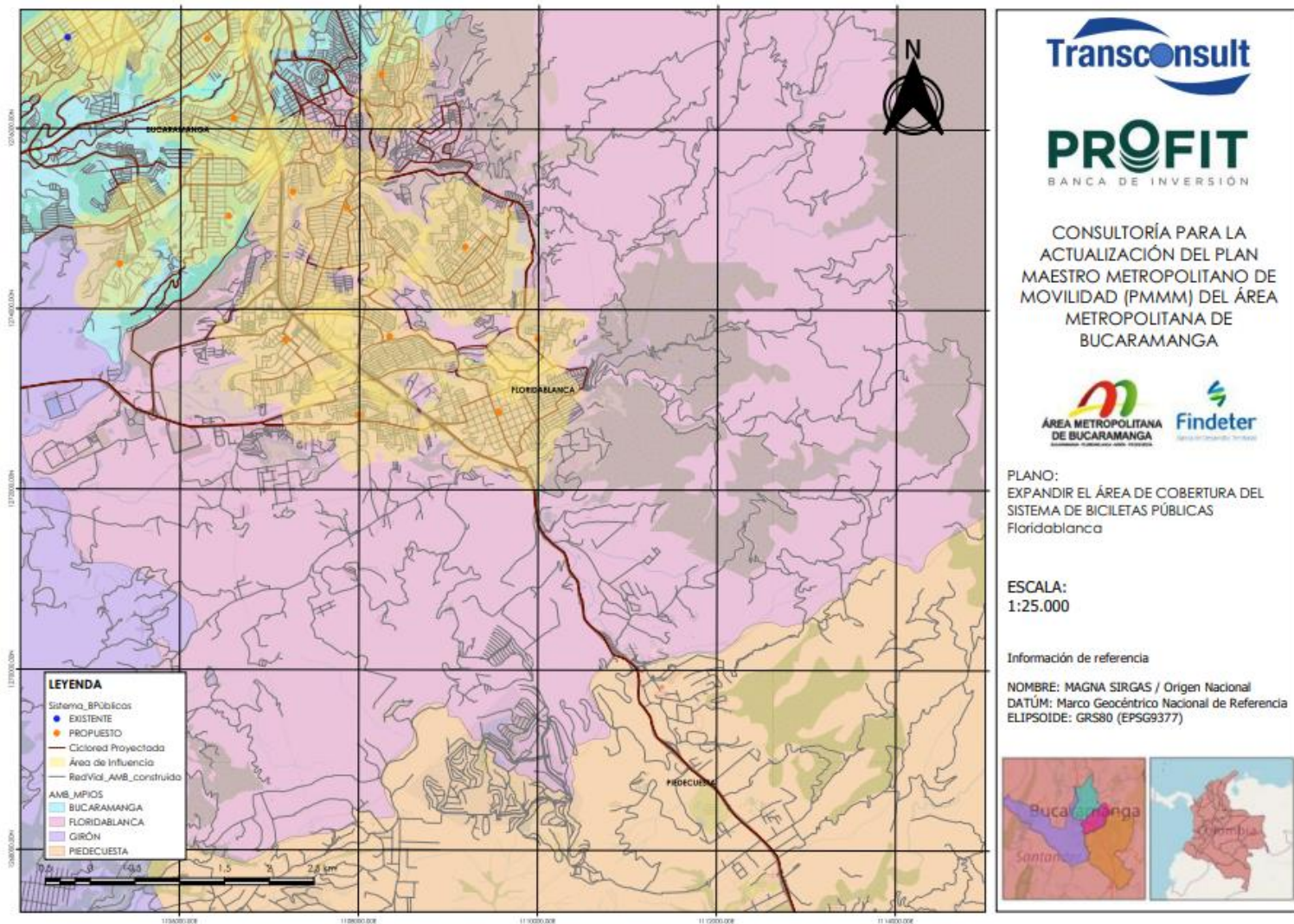
Todas las estaciones del SBP de los municipios del AMB estarán conectadas a través de su ciclocorredores, así como con la infraestructura de transporte público, garantizando un sistema intermodal. A continuación (ver Tabla 97 y Figura 84, esta última se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P31A\_FLO\_SBPúblicas), se presentan las estaciones localizadas en Floridablanca:

**TABLA 92. ESTACIONES DE BICICLETAS PÚBLICAS DE BUCARAMANGA**

ID	ESTADO	NOMBRE	MUNICIPIO
1	PROPUESTO	PARQUE BARRIO NIZA	FLORIDABLANCA
2	PROPUESTO	PARQUE LA PERA CAÑAVERAL	FLORIDABLANCA
3	PROPUESTO	PARQUE DE VERSALLES	FLORIDABLANCA
4	PROPUESTO	PARQUE BARRIO LAGOS III	FLORIDABLANCA
5	PROPUESTO	CANCHA BARRIO CARACOLI	FLORIDABLANCA
6	PROPUESTO	CANCHA BARRIO LA CUMBRE	FLORIDABLANCA
7	PROPUESTO	PARQUE PRINCIPAL DE FLORIDABLANCA	FLORIDABLANCA
8	PROPUESTO	PARQUE DE LAS CASITAS VILLABEL	FLORIDABLANCA

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

**FIGURA 84. EXPANSIÓN COBERTURA BICICLETAS PÚBLICAS FLORIDABLANCA**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

## Objetivos

- Incentivar y promover el uso de bicicletas públicas en Floridablanca como solución de movilidad para viajes cortos o de última milla.
- Integrar el sistema de bicicletas públicas metropolitano a la infraestructura de transporte de Floridablanca y a los servicios urbanos que generen atracción/generación de viajes.
- Expandir del sistema de bicicletas públicas a todo el territorio urbano de Floridablanca, de acuerdo con el respectivo análisis de demanda y operación de este.

## Acciones

- Estructuración de la expansión del SBP a los demás municipios del AMB.
- Planeación, diseño y ejecución de nuevas estaciones de SBP, ampliando la cobertura y oferta de estas a lo largo del territorio metropolitano.

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Oficina de la bicicleta del AMB
- Ejecutor: Secretaría de infraestructura de Floridablanca
- Participantes: Subdirección de transporte del AMB, Subdirección de infraestructura del AMB.

## Fuentes de Financiación:

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación para desarrollo de estudios implementación de los sistemas de bicicleta y para inversión en la ejecución de los proyectos.
- Recursos propios de funcionamiento por la capacidad del personal contratado para ejecutar los estudios relacionados con la implementación del sistema.
- Recursos del Sistema General de Participaciones – Libre Inversión como recursos de transferencias de libre destinación ejecutados por el municipio en infraestructura y movilidad.
- Recursos por el concepto de utilidades y rendimientos financieros los cuales el municipio ha ejecutado en inversión en infraestructura.
- Recursos privados de inversión por desarrollo de contratos de concesión para la prestación de los servicios de los sistemas de bicicletas por infraestructura, dotación y operación.

### Metas e indicadores:

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 93. META PARA EL PROYECTO DE EXPANDIR EL ÁREA DE COBERTURA DEL SISTEMA DE BICICLETAS**

**PÚBLICAS**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Estudios elaborados de factibilidad para la expansión del sistema de bicicletas públicas del AMB	0	Realizar 1 estudio de factibilidad para la expansión del sistema de bicicletas públicas para el municipio de Floridablanca en el año 2027	1	Realizar 1 estudio de factibilidad para la expansión del sistema de bicicletas públicas para el municipio de Floridablanca en el año 2032	1	Realizar 1 estudio de factibilidad para la expansión del sistema de bicicletas públicas para el municipio de Floridablanca en el año 2037	1
Estaciones de bicicletas públicas implementadas en el AMB	12	Implementar 2 estaciones de bicicletas públicas en el municipio de Floridablanca para el año 2021	2	Implementar 5 estaciones de bicicletas públicas en el municipio de Floridablanca para el año 2032	5	Implementar 8 estaciones de bicicletas públicas en el municipio de Floridablanca para el año 2037	8

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.19.2. Proyecto P31-B: Complementar el sistema público de Bicicletas con otros modos alternativos.

Floridablanca entiende la rápida evolución de los sistemas de movilidad en las ciudades, y está abierta a incorporar modos de transporte alternativos asociados al sistema de bicicletas públicas del municipio.

La característica primordial de los modos alternativos es que también puedan ser medios de transporte ecológico, respecto a los medios de transporte convencionales. Son opciones personalizadas para cubrir distancias cortas o medias sin añadir al tráfico que daña al medio ambiente y consumen tiempo que podría usarse haciendo otras actividades. (A., 2020).

De tal forma, Floridablanca monitoreará las tendencias globales en movilidad, micro movilidad, movilidad como servicio, etc. para evaluar su potencial incorporación al sistema metropolitano. Scooters, Bicicletas eléctricas, patinetas, vehículos autónomos, drones, entre otros, serán tenidos en cuenta en la estructuración de nuevos proyectos.



**FIGURA 85. MODOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD**

**Scooters**



Fuente: imagen recuperada de movimentistas.com

**Bicicletas públicas eléctricas**



Fuente: imagen recuperada de diariosur.es

**Vehículos autónomos**



Fuente: imagen recuperada de tynmagazine.com

**hoverboards**



Fuente: imagen recuperada de  
hibridosyelectricos.com

**Drones**



Fuente: imagen recuperada de youtube.com

**Objetivos**

- Incentivar la innovación en la movilidad urbana de Floridablanca.
- Incorporar nuevas tecnologías con eficiencia al sistema de movilidad de Floridablanca.
- Incentivar el uso de modos alternativos como solución para la movilidad en Floridablanca.



- Monitorear las tendencias globales en movilidad urbana para incorporarlas al sistema de Floridablanca.
- Incentivar la innovación en transporte dentro de la gestión de la movilidad de Floridablanca.

### **Acciones**

- Diagnóstico de potenciales modos alternativos de transporte público individual en Floridablanca.

### **Ejecutores del proyecto**

- Líder: Subdirector de transporte del AMB
- Ejecutor: Metrolínea, Secretaría de tránsito de Floridablanca
- Participantes: operadores del colectivo y masivo.

### **Fuentes de Financiación:**

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Recursos de funcionamiento por apoyo del personal contratado en actividades de diagnóstico, estudios y desarrollo de pilotos de modos alternativos de transporte público individual.
- Ingresos Corrientes de Libre Destinación para inversión en estudios y ejecución de proyectos de transporte público individual.

### **Metas e indicadores**

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 94. META PARA EL PROYECTO DE COMPLEMENTAR EL SISTEMA PÚBLICO DE BICICLETAS CON OTROS MODOS ALTERNATIVOS.**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Diagnóstico realizado para potenciales modos alternativos de transporte público individual en el AMB.	0	Realizar un documento diagnóstico para potenciales modos alternativos de transporte público individual para el año 2027 en el municipio de Floridablanca	1	Realizar un documento diagnóstico para potenciales modos alternativos de transporte público individual para el año 2032 en el municipio de Floridablanca	1	Realizar un documento diagnóstico para potenciales modos alternativos de transporte público individual para el año 2037 en el municipio de Floridablanca	1
Pilotos, seguimiento e implementación desarrollados para proyectos de movilidad alternativa	0	Realizar 1 prueba piloto para proyectos de movilidad alternativa para el año 2032 en el municipio de Floridablanca	1	Realizar 1 prueba piloto para proyectos de movilidad alternativa para el año 2032 en el municipio de Floridablanca	1	Realizar 1 prueba piloto para proyectos de movilidad alternativa para el año 2037 en el municipio de Floridablanca	1

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.20. Programa P33. “Configurar y construir una red ciclista segura, conectada y funcional”

#### 3.5.20.1. Proyecto P33-B: Diseño de cicloparqueaderos en el espacio público

Uno de los objetivos esenciales de la presente actualización del PMMM es incentivar la intermodalidad e interoperabilidad de los distintos modos de transporte, priorizando a los modos no motorizados y el transporte público. Cambios de modo como peatón-bicicleta-peatón, peatón-bicicleta-transporte público-peatón, entre muchas otras combinaciones hacen parte de la oportunidad para posicionar a la bicicleta como una alternativa eficiente de transferencia modal, siempre planteado desde la facilidad al usuario.

**FIGURA 86. MULTIMODALIDAD CENTRADA EN EL USUARIO**



*Fuente: recuperado de transportationefficient.org*

Debido a que la cobertura del sistema de transporte no alcanza aún algunas zonas de Floridablanca con transferencias a pie menores a 500 metros (Figura 73), es necesario permitir la conexión peatonal o en bicicleta a las estaciones y servicios urbanos atractores a través de los ciclorredores. Sin embargo, estos viajes en bicicleta finalizan con la necesidad de estacionar el vehículo de manera temporal.

Es en este sentido que se hace necesaria la oferta de ciclo parqueaderos en el espacio público del área municipal, con el fin de dar solución a los viajes en modos alternativos, permitiendo el parqueo de estos vehículos cerca a los centros atractores. Mobiliario urbano cerca a colegios, universidades, bibliotecas, centros de salud, servicios administrativos, entre otros, deben ser implementados de manera estratégica.

Floridablanca carece de especificaciones técnicas para la implementación de este mobiliario urbano específico. Por tanto, el primer paso es el desarrollo de los lineamientos para la implementación de cicloparqueaderos en el espacio público del AMB. Estos deben contener principios como:

- El cicloparqueadero debe estar conectado a la red de ciclorredores de la ciudad, y cerca a los servicios urbanos que generan atracción de viajes.
- El cicloparqueadero no debe obstruir o reducir las franjas de circulación peatonal.
- El cicloparqueadero puede ser implementado en áreas remanentes, franjas de amoblamiento, u otros espacios visibles para control ciudadano.
- El cicloparqueadero debe proveer dos o más puntos de fijación a la bicicleta, para aumentar la seguridad.

Respecto a este último, la Guía de Cicloinfraestructura para ciudades colombianas del 2016 presenta algunas consideraciones y modelos que pueden ser evaluados por el AMB para su adopción. Al respecto se menciona que:

*Hoy en día existe una gran variedad de modelos de estacionamientos en cuanto a diseño, formas y colores. No obstante, desde el punto de vista de la funcionalidad se pueden diferenciar entre tres grupos básicos de estacionamientos:*

- Los modelos para sujeción de la rueda delantera.
- Los modelos con forma de “U” invertida (sujeción del marco y las dos ruedas)
- Modelo basado en la “U” invertida perfeccionada (sujeción del marco y la rueda delantera)

Los modelos para sujeción de la rueda delantera tienen como virtud su escasa ocupación de espacio y su bajo costo. No obstante, dado que no se puede juntar con un candado habitual el cuadro con el punto de sujeción, este tipo de estacionamientos ofrece poca seguridad. Tampoco son recomendables para estacionamientos de larga duración por la poca estabilidad que ofrecen. De hecho, si la bicicleta no dispone de una “pata” para apoyarse, este tipo de estacionamientos puede propiciar el deterioro de la rueda delantera. Además, no todos los grosores de ruedas encajan bien en el soporte. Por todos estos motivos, el uso de este modelo se limita a unas situaciones muy concretas, por ejemplo, en la proximidad de comercios, donde exista una demanda de muy corta duración y una cierta vigilancia social. La virtud del diseño es que por la noche o durante el horario en el cual no hay actividad comercial, prácticamente no consume espacio.

La U invertida es el modelo de estacionamiento más sencillo, práctico y seguro y, por tanto, es ampliamente utilizado en ciudades de todo el mundo, incluyendo las de América Latina como Lima, México y Buenos Aires y en Colombia como Medellín y Montería. La U invertida da una excelente seguridad al ofrecer dos puntos donde encadenar el marco y ambas ruedas.

Entre sus inconvenientes hay que citar que es un modelo que ocupa bastante espacio y cuando está empotrado en el suelo en módulos individuales puede ser sacado de su fijación y posibilitar el robo de la bicicleta. En zonas con pendiente tampoco ofrece una operación cómoda para atar y desatar la bicicleta. Finalmente se han desarrollado estacionamientos que buscan mejorar la calidad de la U invertida, buscando un equilibrio entre la seguridad, la estabilidad, la ocupación del espacio y la comodidad de acceder a la bicicleta. Este tipo de estacionamientos tienen la forma de la U invertida y se alterna la altura del soporte de la rueda delantera para reducir la distancia entre dos bicicletas y de esta forma sacar más provecho del espacio. Como desventaja cabe mencionar que sólo se puede fijar el marco y la rueda delantera con el punto de sujeción, por lo tanto, ofrece menos seguridad que la “U invertida” clásica.

**Rueda delantera**



Fuente: imagen recuperada de [despacio.org](http://despacio.org)

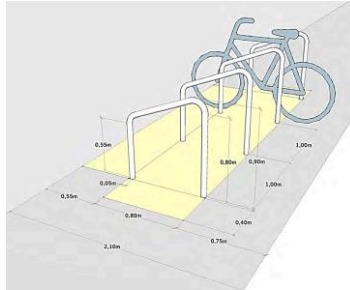
**U invertida**



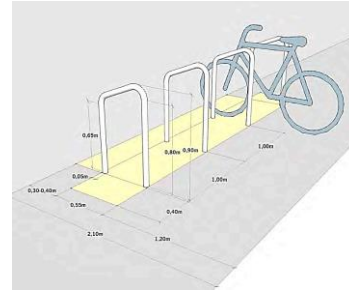
Fuente: imagen recuperada de Guía de  
Cicloinfraestructura

**U invertida perfeccionada**

**U invertida estrecha**

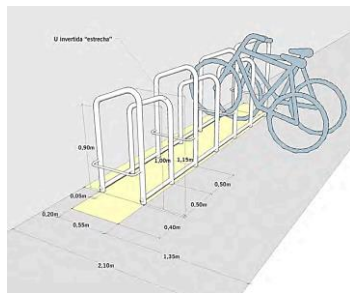


Fuente: imagen recuperada de Guía de Cicloinfraestructura



Fuente: imagen recuperada de Guía de Cicloinfraestructura

## U invertida de capacidad ampliada



Fuente: imagen recuperada de Guía de Cicloinfraestructura

## Otros



Fuente: imagen recuperada de pinterest.com.au

En términos de forma, existen modelos para todos los gustos. Estos pueden ser acondicionados para integrarse al paisajismo y elementos del espacio público del área municipal. Sin embargo, como se menciona en la guía, lo importante es su funcionalidad, permitiendo contacto de marco y ruedas al armazón de éste.

Los cicloparqueaderos son fundamentales para motivar a más usuarios en el uso de modos no motorizados para acceder al sistema de transporte público y a los servicios urbanos. Así, la bicicleta se permite óptimamente el intercambio de pasajeros entre modos no motorizados y motorizados, así como resolver las conexiones de primera y última milla<sup>13</sup>. Su uso es gratuito, ya que es mobiliario urbano disponible para el uso general.

Así las cosas, se encontró que los corredores marcados clasificados en el corto plazo tienen ancho suficiente para incluir cicloparqueaderos en espacio público, y los de largo plazo deben ser objeto de estudios de factibilidad:

**TABLA 95. CORREDORES PARA INSTALACIÓN DE CICLOPARQUEADEROS**

ID	CORREDOR	PLAZO	ID	CORREDOR	PLAZO
1	Calle 126C	Corto	24	Calle 51	Largo
2	Calle 29	Corto	25	Calle 57	Largo

<sup>13</sup> “El término de “la última milla” ha venido utilizándose en EEUU para describir las dificultades que tienen las personas para desplazarse desde estaciones de ferrocarril, autobuses, metros, parking, etc, hasta su destino final. Cuando los usuarios tienen dificultades para llegar de su lugar de partida hasta una red de transporte, es conocido como el «problema de la primera milla». Estos problemas son especialmente agudos en las zonas de menor densidad ya que a menudo el transporte público no está próximo a nuestro lugar de destino o de partida. Por lo tanto, esto promueve una dependencia de los coches, lo que resulta en una mayor congestión del tráfico, contaminación y otros problemas urbanos.” (Samar, 2017)

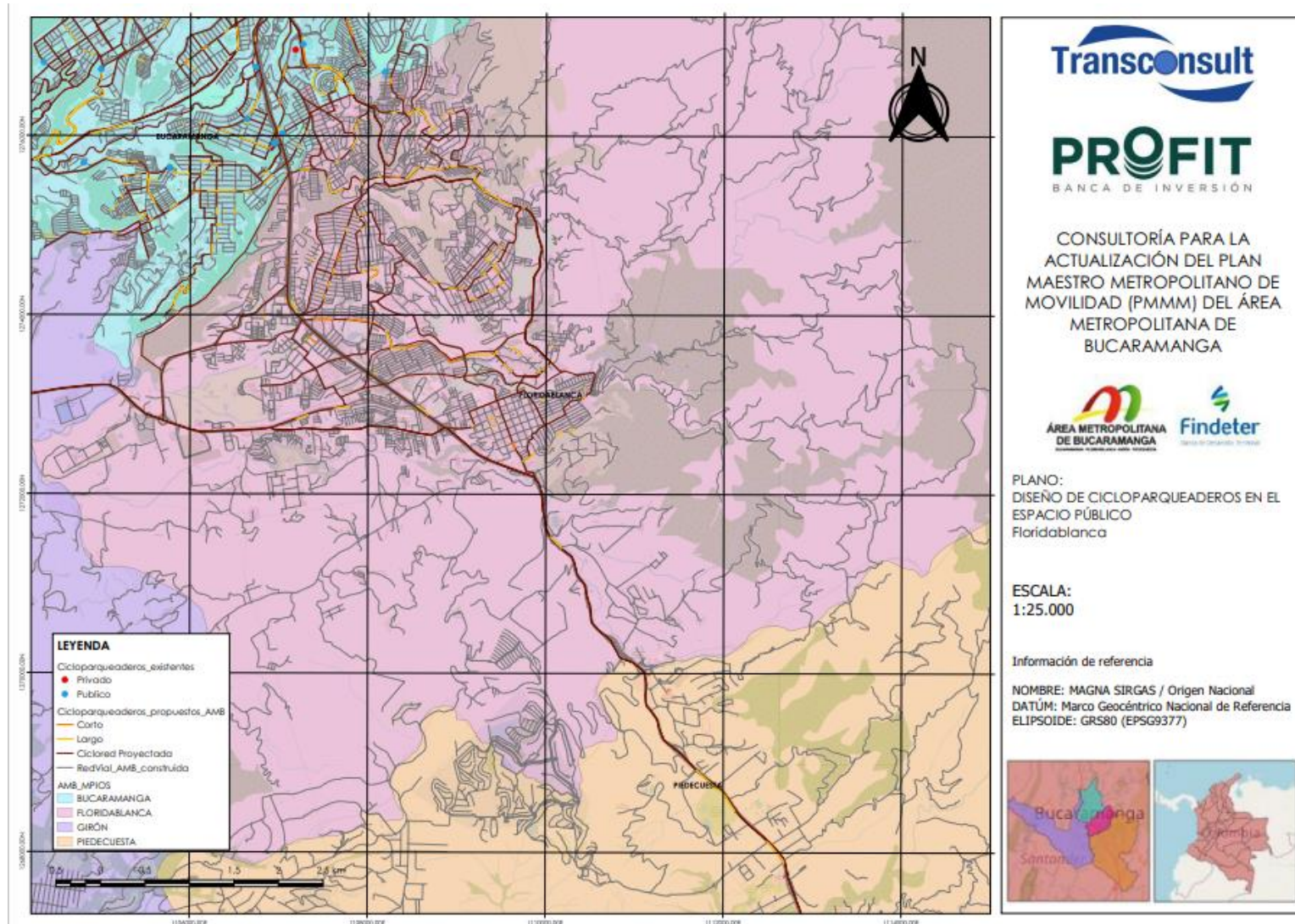


3	Calle 38	Corto	26	Calle 58	Largo
4	Carrera 12	Corto	27	Calle 6	Largo
5	Carrera 26	Corto	28	Carrera 11	Largo
6	Carrera 26A	Corto	29	Carrera 11E	Largo
7	Carrera 27	Corto	30	Carrera 12	Largo
8	Carrera 3	Corto	31	Carrera 15b	Largo
9	Carrera 8	Corto	32	Carrera 29	Largo
10	Anillo Vial vía Girón	Largo	33	Carrera 37	Largo
11	Avenida 60 Kr 60	Largo	34	Carrera 3E	Largo
12	Avenida Bucarica	Largo	35	Carrera 41	Largo
13	Calle 107	Largo	36	Carrera 48	Largo
14	Calle 112	Largo	37	Carrera 54	Largo
15	Calle 204	Largo	38	Carrera 8	Largo
16	Calle 204 D	Largo	39	Carrera 9E	Largo
17	Calle 205	Largo	40	Carretera Montefiori	Largo
18	Calle 28	Largo	41	Diagonal 17	Largo
19	Calle 30	Largo	42	Paralela Oriental	Largo
20	Calle 31	Largo	43	Transversal 112	Largo
21	Calle 38	Largo	44	vía Antigua a Floridablanca	Largo
22	Calle 4	Largo	45	vía Bogotá	Largo
23	Calle 5	Largo			

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

A continuación (ver Figura 87, adicionalmente se puede consultar en el Anexo 05 en el archivo P33B\_FLO\_CParqueaderos), se presentan los corredores para implementación de cicloparqueadero en Floridablanca

**FIGURA 87. CORREDORES PARA IMPLEMENTACIÓN DE CICLOPARQUEADEROS**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult con base en información secundaria y primaria

## Objetivos

- Diagnosticar las zonas de potencial implementación de cicloparqueaderos alrededor de los ciclorredores de Floridablanca.
- Diagnosticar las zonas de potencial implementación de cicloparqueaderos alrededor de servicios urbanos de Floridablanca.
- Conectar los cicloparqueaderos a la infraestructura de transporte de Floridablanca.
- Fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte permanente a través de infraestructura pública segura.

## Acciones

- Adoptar una guía de lineamientos para la implementación de cicloparqueaderos en el espacio público del AMB.
- Planear, priorizar, diseñar y ejecutar proyectos de cicloparqueaderos que complementen los corredores de movilidad en bicicleta del AMB.

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirección de infraestructura del AMB
- Ejecutor: Secretaría de planeación.
- Participantes: Oficina de la bicicleta

## Fuentes de Financiación:

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación para desarrollo de estudios implementación de los sistemas de bicicleta y para inversión en la ejecución de los proyectos.
- Recursos propios de funcionamiento por la capacidad del personal contratado para ejecutar los estudios relacionados con la implementación del sistema.
- Recursos del Sistema General de Participaciones – Libre Inversión como recursos de transferencias de libre destinación ejecutados por el municipio en infraestructura y movilidad.
- Recursos por utilidades y rendimientos financieros para inversión en infraestructura.
- Recursos privados de inversión por desarrollo de contratos de concesión para la prestación de los servicios de los sistemas de bicicletas por infraestructura, dotación y operación.

## Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 96. META PARA EL PROYECTO DE DISEÑO DE CICLOPARQUEADEROS EN EL ESPACIO PÚBLICO**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Guía de implementación de cicloparqueaderos desarrollada y adoptada en el AMB	0	Desarrollar y adoptar guía de implementación cicloparqueaderos para el año 2027 en el municipio de Floridablanca	1	Desarrollar y adoptar guía de implementación cicloparqueaderos para el año 2032 en el municipio de Floridablanca	1	Desarrollar y adoptar guía de implementación cicloparqueaderos para el año 2037 en el municipio de Floridablanca	1
Cicloparqueaderos en corredores Planeados, diseñados e implementados en el espacio público del AMB	0	Implementar 4 cicloparqueaderos en el municipio de Floridablanca para el año 2027	4	Implementar 8 cicloparqueaderos en el municipio de Floridablanca para el año 2032	8	Implementar 15 cicloparqueaderos en el municipio de Floridablanca para el año 2037	15

*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

En esta sección se presentan las conclusiones y recomendaciones desde cada uno de los componentes del proyecto para la implementación, seguimiento y realización de los proyectos y el PMMM del AMB.

### 3.5.20.2. Proyecto P33-C: Gestión de cicloparqueaderos en estacionamientos privados

La consolidación de la bicicleta como un modo de transporte atractivo para la población de Floridablanca no solo depende de los esfuerzos institucionales en la materia. Desde el sector privado también pueden ofrecerse incentivos y facilidades para atraer viajes en bicicleta y mejorar la movilidad y el medio ambiente de Floridablanca.

Es en este sentido que Floridablanca, a través de la Oficina de la Bicicleta del AMB, promoverá y creará alianzas con privados para alentar la incorporación de estacionamientos para bicicleta en estacionamientos y/o predios privados. La oferta puede ser paga o gratuita, y dependerá de cada caso particular sus condiciones de prestación de servicio.

Para desarrollar proyectos de cicloparqueaderos en predios privados, el AMB generará guías para su correcta y fácil implementación, y proveerá soporte técnico a los interesados privados que desean vincularse al proyecto. A cambio, Floridablanca buscará entregar



beneficios, incentivos o reconocimientos de acuerdo con lo que determine el estudio técnico de este proyecto.

Ejemplo de ello, en Bogotá se otorga una certificación de calidad a los cicloparqueaderos privados o públicos de acuerdo con su calidad. Al respecto, el portal cicloparqueaderoscolombia.com detalla lo siguiente:

*La Estrategia Sello de Calidad consiste en reconocer y otorgar una certificación a los parqueaderos fuera de vía (públicos y/o privados) que han adoptado buenas prácticas para promover el transporte no motorizado, a través de disponer áreas acondicionadas con todos los requerimientos funcionales y espaciales que permitan el parqueo óptimo de bicicletas.*

*La certificación se realiza con Sello de Calidad Plata o con Sello de Calidad Oro, dependiendo de la cantidad de cupos destinados para el parqueo de bicicletas, las condiciones físico-espaciales del parqueadero, las tipologías implementadas, los servicios complementarios, la accesibilidad para cualquier tipo de ciclista, la señalización y demarcación del lugar, entre otros factores relevantes.*

#### ABC DEL SELLO ORO:

##### Condiciones adicionales

1. *Duplicar al menos el número mínimo de cupos requeridos por la norma y/o contar con uno o más cupos para bicicletas especiales (manocleta, bicicleta de carga, bicicleta eléctrica, etc).*
2. *Contar con ciccleteros en `U` invertida o similar y/o tipologías variadas para mayor comodidad.*
3. *Contar con demarcación del lugar de parqueo de bicicletas, señalización horizontal de prioridad para peatones y biciusuarios y/o con señalización vertical.*
4. *Tener el cicloparqueadero cubierto y/o que tenga una ubicación accesible (distancia del acceso principal menor a 50 mts.)*
5. *Contar con sistema de registro en máquina y expedición de recibo impreso/tarjeta especializada con servicio de préstamos de candado y/o con casillero para guardar casco y accesorios.*
6. *Contar con baño, banca para descansar, servicio de préstamos de bomba de aire, herramienta, servicio de lavado y limpieza de bicicletas, punto de hidratación, máquina dispensadora de comida y bebidas y/o buzón de quejas, reclamos y sugerencias.*

##### Condiciones de nivel superior

7. *Triplicar al menos el número mínimo de cupos requeridos por la norma.*
8. *Contar con otras tipologías de cicloparqueadero de calidad y confort superior.*
9. *Contar con un sistema de registro con foto/video y expedición de recibo impreso o tarjeta especializada.*
10. *Contar con cámara de video en la zona de cicloparqueadero.*
11. *Brindar el valet parking para bicicletas.*



12. Contar con baño y vestier.
13. Tener un punto de carga para bicicletas eléctricas.
14. Brindar el servicio de venta de repuestos de despinche o en general.
15. Contar con café de descanso.

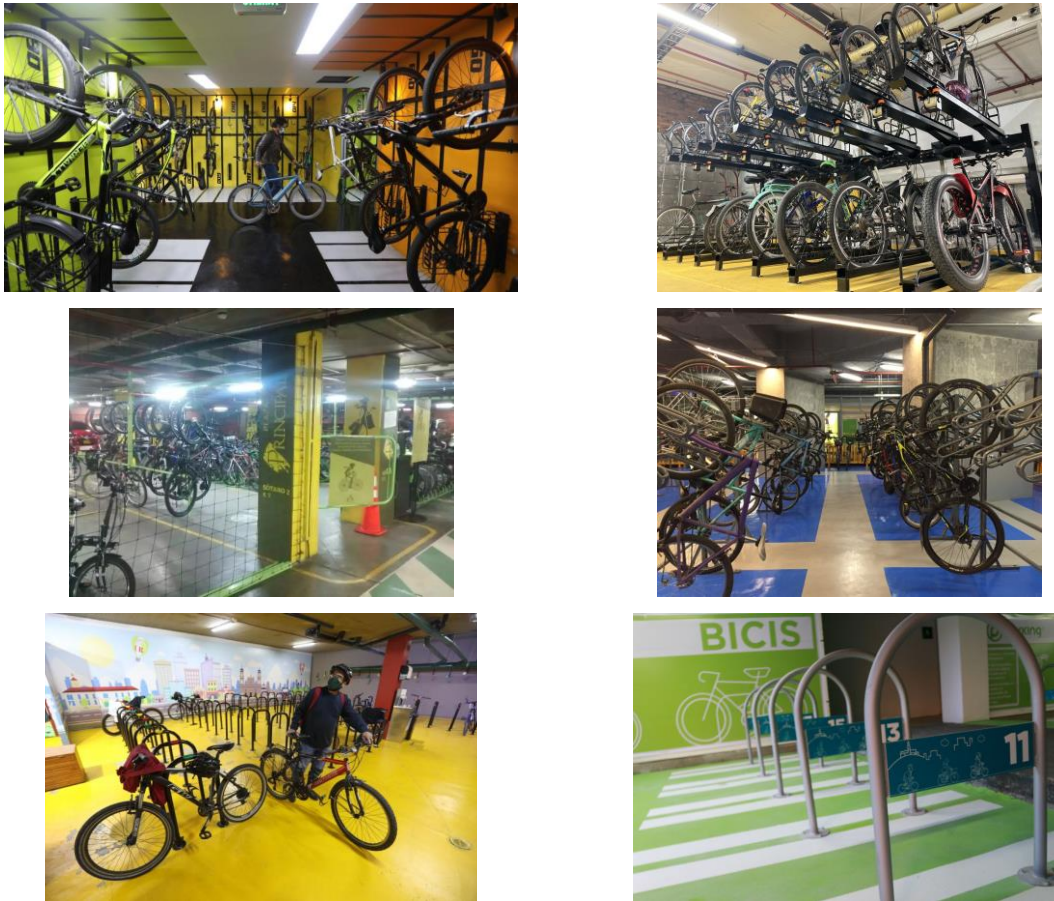
**ABC DEL SELLO PLATA:**

*Condiciones mínimas*

1. Número mínimo de cupos por norma (1 por cada 10 cupos para automóviles, mínimo 12).
2. Tarifa máxima establecida por la norma (\$10 COP/minuto).
3. Bicicleteros tipo M100 o M101, sujeción de rueda, sujeción de gancho para colgar o U invertida.
4. Información de servicio al usuario y tarifa en un lugar visible.
5. Seguridad de la bicicleta (el parqueadero se hace responsable en caso de daño o hurto).
6. Sistema de registro de la bicicleta y del usuario con expedición de recibo.

Otra clase de incentivo puede ser de tipo tributario de acuerdo con lo que establezca el estudio de implementación del proyecto. Ningún esfuerzo es poco para que Floridablanca logre sumar cicloparqueaderos privados a la red pública de cicloparqueaderos y cicloestacionamientos.

**FIGURA 88. EJEMPLOS DE CICLOPARQUEADEROS PRIVADOS**



*Fuente: Recuperado de Google Images*

Así las cosas, se pretende que más privados se sumen a la iniciativa de ampliar la red de cicloparqueaderos privados en Floridablanca.

## Objetivos

- Generar la guía de lineamientos para la implementación de cicloparqueaderos en predios y parqueaderos privados.
- Promover la incorporación de cicloparqueaderos en predios y estacionamientos privados.
- Plantear el paquete de incentivos para los interesados en sumarse al proyecto de cicloparqueaderos privados.
- Proveer soporte técnico para el acompañamiento a la implementación de cicloparqueaderos en predios privados.

## Acciones

- Estructurar el paquete de beneficios, reconocimientos e incentivos disponibles para el proyecto de Gestión de cicloparqueaderos en estacionamientos privados.
- Acompañar técnicamente a los privados interesados en gestionar cicloparqueaderos en sus predios.

### **Ejecutores del proyecto**

- Líder: Subdirección de transporte del AMB
- Ejecutor: Direcciones de tránsito de los municipios.
- Participantes: Oficinas de la bicicleta municipales, Secretarías de infraestructura municipales.

### **Fuentes de Financiación:**

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación para desarrollo de estudios implementación de los sistemas de bicicleta y para inversión en la ejecución de los proyectos.
- Recursos propios de funcionamiento por la capacidad del personal contratado para ejecutar los estudios relacionados con la implementación del sistema.
- Recursos del Sistema General de Participaciones – Libre Inversión como recursos de transferencias de libre destinación ejecutados por el municipio en infraestructura y movilidad.
- Recursos por utilidades y rendimientos financieros para inversión en infraestructura.
- Recursos privados de inversión por desarrollo de contratos de concesión para la prestación de los servicios de los sistemas de bicicletas por infraestructura, dotación y operación.

### **Metas e indicadores**

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 97. META PARA EL PROYECTO DE GESTIÓN DE CICLOPARQUEADEROS EN ESTACIONAMIENTOS**

**PRIVADOS**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Desarrollo y adopción de la guía de implementación de cicloparqueaderos en predios privados en el AMB	0	Desarrollar y adoptar implementación de cicloparqueaderos en predios privados para el año 2027 en el municipio de Floridablanca	1	Desarrollar y adoptar implementación de cicloparqueaderos en predios privados para el año 2032 en el municipio de Floridablanca	1	Desarrollar y adoptar implementación de cicloparqueaderos en predios privados para el año 2037 en el municipio de Floridablanca	1
Número de cicloparqueaderos en predios privados en el AMB	0	Implementar 10 cicloparqueaderos en predios privados en el municipio de Floridablanca para el año 2027	10	Implementar 20 cicloparqueaderos en predios privados en el municipio de Floridablanca para el año 2032	20	Implementar 30 cicloparqueaderos en predios privados en el municipio de Floridablanca para el año 2037	30

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.20.3. Proyecto P33-D: Diseño e implementación de cicloinfraestructura complementaria

Adicional a la implementación de ciclocorredores y cicloestaciones/parqueaderos, que son dos de los elementos más importantes de la cicloinfraestructura, existen elementos complementarios que aumentan la comodidad de los usuarios de la bicicleta e incentivan el uso del vehículo no motorizado.

Sus especificaciones no se encuentran desarrolladas a la fecha en manuales colombianos, por lo que el AMB debe liderar la guía de elementos de cicloinfraestructura, donde se exploren y definan las características de estos elementos a implementar en el territorio metropolitano. A continuación, se enuncian algunos de los elementos sugeridos para la mencionada Guía:

- Ciclotalleres: puntos a lo largo de la red de ciclocorredores con herramienta, bombas de aire, sujetadores y otros accesorios necesarios para reparaciones menores de bicicleta.
- Canecas: canecas con inclinación localizadas a lo largo de los ciclocorredores para mayor comodidad de los usuarios.

- Refugios: módulos de cubiertas a lo largo de los ciclocorredores que sirvan como refugio en caso de lluvia.
- Apoya pies: soporte lateral instalado en las intersecciones o puntos de parada a lo largo de los ciclocorredores, que permiten al usuario mantenerse sobre la bicicleta mientras inicia nuevamente el recorrido.
- Tótems contadores: elementos verticales que realizan el conteo de usuarios de bicicleta en los corredores. Estos datos visualizan el uso y éxito de los corredores e incentivan a más usuarios.
- Bebederos: puntos de hidratación localizados a lo largo de los ciclocorredores.

**FIGURA 89. ELEMENTOS DE CICLOINFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIOS**

**Ciclotalleres**



Fuente: imagen recuperada de core77.com

**Canecas**



Fuente: imagen recuperada de Geekwant

**Refugios lluvia**



Fuente: imagen recuperada de cicloalameda Medio Milenio Bogotá

**Apoya pies**



Fuente: imagen recuperada de Santiago de Chile

**Tótems contadores**

**Bebederos**





Fuente: imagen recuperada de wikipedia.org



Fuente: imagen recuperada de Twitter Tránsito Recoleta

Así las cosas. Floridablanca reconoce la importancia de la infraestructura de soporte (mobiliario urbano ciclista, semáforos para bicicleta, cicloparqueaderos, etc.) que complementan su red de ciclocorredores.

En tal sentido, Floridablanca implementará cicloinfraestructura complementaria en el espacio público (canecas, apoya pies, cajones de posicionamiento, contadores, etc.) que incentiven el uso de la bicicleta como modo de transporte principal. Esta cicloinfraestructura será identificada a través de estudios técnicos de factibilidad y planeada e implementada a través de los proyectos de ciclocorredores y desarrollo urbano del municipio.

## Objetivos

- Integrar los elementos de cicloinfraestructura a la infraestructura de transporte de Floridablanca.
- Fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte permanente a través de infraestructura pública segura.

## Acciones

- Diagnosticar las zonas de potencial implementación de cicloinfraestructura alrededor de los ciclocorredores de Floridablanca.
- Diagnosticar las zonas de potencial implementación de cicloinfraestructura alrededor de servicios urbanos de Floridablanca.
- Planear, priorizar, diseñar y ejecutar proyectos de cicloinfraestructura que complementen los corredores de movilidad en bicicleta de Floridablanca.

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirector de transporte del AMB
- Ejecutor: Oficinas de la bicicleta municipales, Secretaría de infraestructura de Floridablanca.
- Participantes: Secretaría de planeación de Floridablanca, taller de arquitectura.

## Fuentes de Financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación para recursos de inversión en infraestructura para transporte no motorizado.
- Recursos propios de funcionamiento por la capacidad del personal contratado para ejecutar los estudios relacionados con la implementación del sistema.
- Recursos del Sistema General de Participaciones – Libre Inversión como recursos de transferencias de libre destinación ejecutados por el municipio en infraestructura y movilidad.
- Recursos por utilidades y rendimientos financieros del municipio los cuales se han ejecutado en infraestructura.

## Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 98. META PARA EL PROYECTO DE DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE CICLOINFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Guía de implementación de cicloinfraestructura complementaria desarrollada y adoptada en el AMB	0	Desarrollar y adoptar guía de implementación de Cicloinfraestructura complementaria para el año 2027 en el municipio de Floridablanca	1	Desarrollar y adoptar guía de implementación de Cicloinfraestructura complementaria para el año 2032 en el municipio de Floridablanca	1	Desarrollar y adoptar guía de implementación de Cicloinfraestructura complementaria para el año 2037 en el municipio de Floridablanca	1
Kilómetros de ciclocorredores ejecutados con cicloinfraestructura complementaria en el AMB	0	Implementar en 35 Km cicloinfraestructura complementaria para el año 2027 en el municipio de Floridablanca	35	Implementar 70 Km de cicloinfraestructura complementaria para el año 2027 en el municipio de Floridablanca	70	Implementar 132 Km de cicloinfraestructura complementaria para el año 2027 en el municipio de Floridablanca	132

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.21. Programa 34. “Gestión de estacionamientos en el AMB”

El programa de gestión de estacionamientos en el AMB, fue definido en el Numeral 3.3.6, donde se presentó el Proyecto P34-A, Plan Maestro de Estacionamientos.

#### 3.5.21.1. Proyecto P34-B: Parqueaderos disuasorios

Como complemento al Plan Maestro de Estacionamientos, se propone el proyecto de parqueaderos disuasorios, el cual busca establecer los lineamientos técnicos, financieros y legales para la implementación de parqueaderos disuasorios para el municipio de Floridablanca.

La ubicación de los estacionamientos disuasorios debe garantizar la intermodalidad, por lo tanto, se deben considerar como complementarios a estaciones, portales y/o Complejos de Intercambio Modal-CIM, favoreciendo mejores formas de conexión, para que los usuarios de vehículo particular, los utilicen para parquear sus vehículos y continuar su desplazamiento en transporte público. Por lo anterior, como uno de los puntos estratégicos para implementar este tipo de parqueaderos se considera su implementación en la Estación PQP (Papi Quiero Piña).

Este tipo de parqueadero promueve el uso racional del vehículo automotor privado, aumenta la capacidad vial en zonas con altos niveles de congestión, colabora con la utilización eficiente de la infraestructura vial, evitando que se produzca estacionamiento en vía y puede convertirse en una fuente de financiación de proyectos de transporte público. Es por esto que, en el sector del Centro histórico del municipio de Floridablanca, donde se concentran entidades municipales, restricciones viales a la circulación vehicular y altos niveles de congestión, se da la oportunidad de implementar este tipo de parqueadero.

Se deben generar incentivos tarifarios para los conductores del vehículo particular, tanto para el cobro del parqueadero como del costo del transporte público utilizado; así mismo se deben realizar campañas de medios, donde se socialicen las ventajas de utilizarlos, tales como ahorro de tiempo en desplazamientos hacia zonas de alto tráfico y congestión, disminución de la contaminación ambiental, entre otros.

La Secretaría Municipal de Planeación de Floridablanca, estará encargada de establecer las directrices, los criterios técnicos, el alcance y la ubicación de los parqueaderos disuasorios, por lo cual debe establecer, gestionar y supervisar los contratos que se requieran para la estimación de demanda y ubicación de estos dentro del municipio de Floridablanca.

#### Objetivos

- Realizar estudios de oferta y demanda para la ubicación de estacionamientos disuasorios en el municipio de Floridablanca.
- Establecer lineamientos para la concesión de los parqueaderos disuasorios a implementar en Floridablanca.
- Incentivar el uso de medios que sean coherentes con la infraestructura existente al interior del municipio de Floridablanca.

## Acciones

- Realizar estudios de oferta y demanda para proponer la implementación de los parqueaderos disuasorios en el municipio de Floridablanca.
- Determinar la ubicación de los parqueaderos disuasorios en lugares cercanos a estaciones y/o portales, que garanticen la intermodalidad y permitan que los usuarios de vehículo particular continúen su desplazamiento a través del Transporte Público.
- Establecer incentivos tarifarios para promover su utilización.
- Realizar campañas dirigidas a los conductores de vehículo particular del municipio de Floridablanca, que muestren los beneficios de la utilización de los parqueaderos disuasorios.

## Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirección de transporte del AMB
- Ejecutor: Dirección de tránsito de Floridablanca
- Participantes: Secretaría de Planeación e Infraestructura de Floridablanca, Secretaría municipal de Infraestructura, Alcaldía Floridablanca

## Fuentes de Financiación:

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio para inversión en obras de infraestructura requeridas a partir del proyecto, así como la ejecución de los estudios para la elaboración de los planes de estacionamiento.
- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca para los estudios requeridos por los planes de estacionamiento y zonas reguladas.
- Los estudios pueden ser atendidos también por el personal capacitado de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca, siendo atendido el gasto por recursos de funcionamiento en personal ya contratado.
- Los sistemas de parqueaderos en vía pueden atender al recaudo de recursos por la Tasa por el Derecho de Parqueo, la cual estaría destinada en un porcentaje a atender los costos de construcción, dotación, mantenimiento y operación del sistema.

## Metas e indicadores

A continuación, se presentan las metas e indicadores asociados a este proyecto

**TABLA 99. META PARA EL PROYECTO PARQUEADEROS DISUASORIOS**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META			
	2022	2027	2032	2037	
Estudios de oferta, demanda y localización de parqueaderos disuasorios elaborados en el Área Metropolitana de Bucaramanga	0	Realizar 1 estudio de oferta, demanda y localización de parqueaderos disuasorios en el municipio de Floridablanca en el año 2027	1	Implementación de un parqueadero disuasorios para el municipio de Floridablanca en el año 2032	1

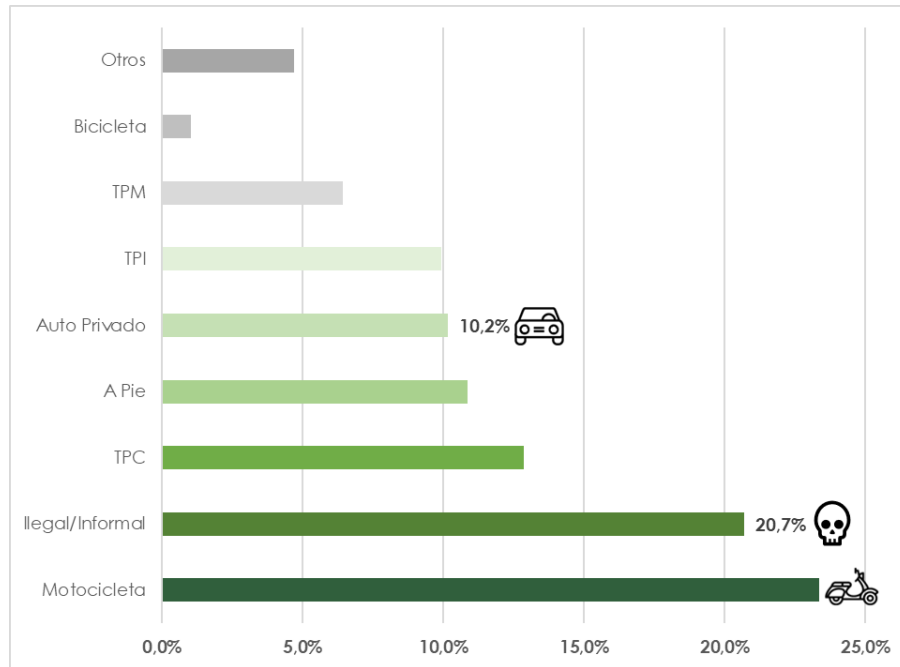
*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

### 3.5.22. Programa 35. “Medidas de restricción”

Teniendo en cuenta las condiciones encontradas durante la etapa diagnóstica de la presente consultoría y como se puede apreciar en la Figura 90. Más del 25% de los viajes se realizan en medios que hacen uso de automóviles (Auto privado e informales), es importante establecer unas medidas de restricción que no sean agresivas con los usuarios con el fin de que tengan una buena recepción dentro de estos y la movilidad se vea optimizada.

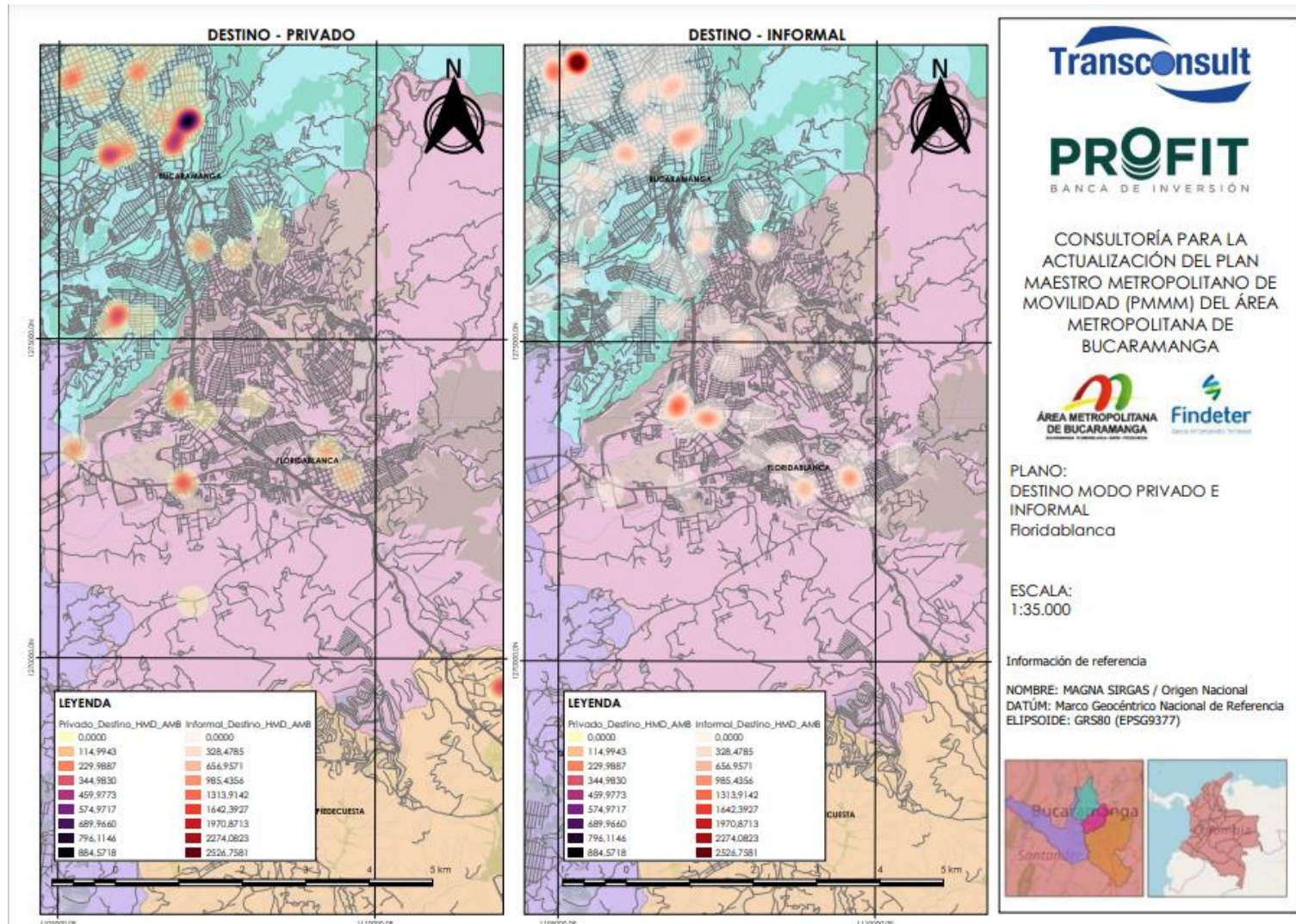


**FIGURA 90. MEDIOS REPRESENTATIVOS Y CENTROS ATRACTORES - FLORIDABLANCA**



*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult a partir de EODH2021*

**FIGURA 91. DESTINO MODO PRIVADO E INFORMAL**



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

### 3.5.22.1. Proyecto P35-A: Vehículo compartido

Como medidas de restricción y a partir de la información recolectada, se propone el proyecto de vehículo compartido, el cual busca establecer los lineamientos, beneficios y características de las medidas para los usuarios de Floridablanca.

Teniendo en cuenta que del total de viajes realizados en el territorio, un 30,93% corresponde a los viajes privados e informales e ilegales; se promueve la implementación de este proyecto de tal manera que se produzca una disminución del parque automotor que transita a diario por las vías del municipio, y a su vez ayude a combatir el uso de los medios ilegales e informales, adicionalmente a esto el innegable aporte que trae en el descenso de la congestión y la reducción en la generación de partículas contaminantes de Floridablanca.

Es importante aclarar que este proyecto busca promover el uso del vehículo compartido y

Como casos de ejemplo donde se ha venido presentando esta medida encontramos ciudades de gran importancia para el país como Bogotá, Medellín o Cali; en particular para la capital del país encontramos que a partir de la implementación de la medida, se presentó una buena acogida y las personas a través de diferentes mecanismos, de acuerdo con cifras de la Secretaría de Movilidad, en comparación con el promedio semanal de noviembre de 2021, para el mes de Marzo hubo un incremento del 52% en la cantidad de vehículos registrados para la excepción del Carro compartido con un total de 110.853 registros, es importante destacar que esta medida de vehículo compartido se estableció como excepción al pico y placa para aquellos vehículos que tengan 3 o más pasajeros en el recorrido total (Inicio a fin)

La Secretaría de tránsito del municipio, estará encargada de establecer las directrices, los criterios técnicos, el alcance y las zonas de aplicación de esta medida.

#### Objetivos:

- Optimización del uso del vehículo privado mediante estrategias que promuevan el uso compartido del vehículo de manera que se aporte a la disminución de modos informales e ilegales, congestión y generación de partículas contaminantes.

#### Acciones:

- Promoción y divulgación de las estrategias de vehículo compartido a la comunidad
- Definición de parámetros de implementación de la medida
- Definición de zonas geográficas de aplicación
- Determinación de mecanismos tecnológicos para la implementación de la medida
- Definición de beneficios y facilidades a usuarios que hagan uso de la medida
- Implementación de prueba piloto para medición de resultados y acogida de la medida

#### Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirector de transporte del AMB
- Ejecutor: Dirección de tránsito de Floridablanca
- Participantes: Alcaldes, secretaría de planeación de Floridablanca

### Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca para inversión en la ejecución de las medidas de tránsito definidas por el estudio de implementación y prueba piloto.

*Nota: En los indicadores se propone el estudio y la actualización de este en un período de 5 años*

### Metas e indicadores

A continuación, se presentan el indicador y metas asociadas a este proyecto:

**TABLA 100. META PARA EL PROYECTO DE VEHÍCULO COMPARTIDO**

INDICADOR	LÍNEA BASE	META					
	2022	2027		2032		2037	
Estudio elaborado para implementación vehículo compartido (Actualización cada 5 años)	1	Elaborar 1 estudio para la implementación del vehículo compartido en el municipio de Floridablanca en el año 2027	1	Realizar la actualización del estudio para la implementación del vehículo compartido en el municipio de Floridablanca	1	Realizar la actualización del estudio para la implementación del vehículo compartido en el municipio de Floridablanca	1
Prueba piloto ejecutada	1	Realizar 1 prueba piloto para la medida de vehículo compartido en el municipio de Floridablanca	1		0		0

*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

## 4. Estrategias de financiación

En esta sección se presenta el análisis de las fuentes de financiación disponibles para la ejecución del Plan Maestro de Movilidad. El objetivo de este análisis consiste en identificar y cuantificar los recursos disponibles y contrastarlos con los requerimientos monetarios del plan.

En esta sección se presenta el análisis de las fuentes de financiación disponibles para la ejecución del Plan Maestro de Movilidad. El objetivo de este análisis consiste en identificar y cuantificar los recursos disponibles y contrastarlos con los requerimientos monetarios del plan.

En este numeral se realiza el estudio y proyección de las fuentes de recursos para la estrategia de financiación del Plan Maestro de Movilidad de Floridablanca. Las fuentes analizadas se dividen en dos grupos: i) los recursos propios de los municipios por fuentes orgánicas de recaudo presupuestal y su capacidad de generar recursos de fuentes privadas a través de recursos del crédito y ii) las fuentes alternativas para generar recursos de inversión en el sector movilidad.

El estudio y proyección de los recursos propios de Floridablanca se divide en las siguientes partes:

- Estudio histórico de las fuentes de recursos de inversión en el sector movilidad por cada uno de los conceptos, por inyección directa de la administración central y por la entidad encargada del tránsito como entidades descentralizadas (Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca). El estudio se realiza conforme a la información reportada en el Consolidador de Hacienda e Información Pública, los Presupuestos Generales de Rentas y Gastos del municipio y los Planes Operativos Anuales de Inversión.
- Cálculo de la participación de cada uno de los conceptos de inversión del sector movilidad en las fuentes utilizadas como generadoras de recursos.
- Proyección de las fuentes de recursos de inversión en el sector según la participación de los distintos conceptos en cada fuente, según las proyecciones propias del recaudo por rubro de ingresos de los municipios como se exponen en el Plan Financiero del Marco Fiscal de Mediano Plazo y del Plan de Desarrollo Municipal para el periodo 2021 a 2030. La fuente de proyección de estos rubros corresponde a la Secretaría de Hacienda del municipio, bajo la información secundaria recibida.

El estudio histórico de las fuentes de inversión del municipio se actualiza al periodo 2017 a 2021, para incluir la vigencia 2021 como última para la cual se reporta la ejecución presupuestal de las administraciones centrales en el Consolidador de Hacienda e Información Pública y disponible a la fecha de realización de este estudio.

Por su parte, el estudio histórico para las entidades de tránsito se mantiene para el periodo 2017 a 2020, ya que a la fecha no estas no han actualizado el reporte de ejecución presupuestal en el CHIP.

El estudio de las fuentes alternativas de recursos de inversión se divide en las siguientes partes:



- Identificación de las posibles fuentes alternativas de acuerdo con los alcances previstos en la normativa nacional y metropolitana, así como la experiencia de aplicación de estas fuentes en el territorio colombiano.
- Presentación del marco normativo en el cual se enmarca la fuente alternativa.
- Análisis cualitativo de la viabilidad e impacto de las fuentes identificadas, a nivel de la posibilidad de implementación por la reglamentación vigente y recepción por la comunidad, así como el nivel de generación de recursos de inversión para el Plan Maestro de Movilidad.
- Selección de las fuentes viables en función del análisis de viabilidad e impacto de la fuente.
- Cuantificación de los recursos generados por la fuente para ser dispuestos como estrategia de financiación del Plan Maestro de Movilidad. Esta cuantificación se realiza para aquellas fuentes de las que se cuenta con información suficiente para estimar la generación de recursos de una forma acertada, según la información que ha podido recolectar el Consultor.

El estudio de las fuentes alternativas bajo esta metodología se realiza sin perjuicio del estudio detallado de mecanismos adicionales a los estimados y su subsecuente implementación en el plazo de ejecución del plan, con el fin de reducir el impacto fiscal sobre los recursos públicos requeridos por los proyectos.

La distinción “(2021=100)” indica que las cifras presentadas corresponden a COP constantes de diciembre del 2021. Esta actualización se realiza por la presentación de las cifras de cierre de la inflación para el año 2021 y la proyección de la inflación por los informes de política monetaria del Banco de la República para los años 2022 en adelante.

## 4.1. Floridablanca

La inversión del municipio de Floridablanca en el sector movilidad se genera a través de la administración central y de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca. Los recursos públicos generados por estas entidades a través de fuentes orgánicas como el recaudo de impuestos, servicios, participaciones, contribuciones y transferencias, así como los generados a través de fuentes privadas como la inyección de recursos del mercado mediante la contratación de créditos para inversión.

### 4.1.1. Administración central

Los ingresos de la administración central de Floridablanca se dividen en ingresos corrientes e ingresos de capital.

Los ingresos corrientes son los recursos que obtiene el municipio de forma permanente y regular, con una base de cálculo y trayectoria que permiten estimar el recaudo con un grado de certidumbre. En el periodo 2017 a 2021 estos ingresos representaron el 86,54% de los ingresos totales de la administración. Estos recursos son administrados por la Secretaría de Hacienda y se ejecutan en el gasto de funcionamiento, inversión y servicio de la deuda.

Los ingresos corrientes se dividen entre tributarios, como el impuesto predial unificado, impuesto de industria y comercio y sobretasa a la gasolina, y no tributarios, como las transferencias, tasas, derechos, participaciones y contribuciones.

Dentro de los ingresos corrientes se incluye la clasificación de libre destinación, los cuales predisponen recursos que no están atados a una inversión o gasto específico. De estos se excluyen, por ejemplo, las transferencias del Sistema General de Participaciones las cuales deben ser ejecutadas en un sector específico.

Los ingresos corrientes a su vez pueden ser de libre destinación (ICLD), sin estar atados a una inversión o gasto específico, o de destinación específica, como las transferencias por el Sistema General de Participaciones que deben ser ejecutados en un sector específico.

El Sistema General de Participaciones tiene la mayor participación en los ingresos no corrientes del municipio. Durante el 2021 este concepto representó el 31,85% de los ingresos, con un total de COP155.958 millones. Los recursos de esta fuente son de destinación específica, pues se clasifican en transferencias de inversión para los sectores educación, salud, vivienda, cultura, saneamiento básico, entre otros. Dentro de las transferencias del SGP, se incluyen también las transferencias de libre destinación, que pueden y han sido ejecutadas por el municipio en el sector de movilidad.

Los ingresos de capital contienen las transferencias de cofinanciación, utilidades, recursos del balance por recuperación de cartera y superávit y los recursos del crédito. Los recursos del crédito representan la contratación de endeudamiento adicional de la entidad para soportar el gasto de inversión cuando los ingresos corrientes son insuficientes. El monto de los recursos se limita por los límites de los indicadores de sostenimiento y solvencia de la Ley 358 de 1997, y el ingreso por la fuente en cada periodo varía en función de la necesidad de inversión.

Los ingresos de la administración central soportan los gastos de funcionamiento, servicio de la deuda e inversión. Dentro de los gastos de inversión se ubica la inyección directa de recursos al sector de movilidad, la cual se define en el Consolidador de Hacienda e Información Pública como gasto de inversión en Transporte.

#### **4.1.1.1. Gasto de inversión en el sector**

La inversión en el sector movilidad de la administración central del municipio de Floridablanca se da en los conceptos de infraestructura vial (construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de vías) y seguridad vial (planes de tránsito, educación, dotación y seguridad vial).

Las fuentes de recursos de inversión en estos conceptos, según los reportes de ejecución presupuestal en el Consolidador de Hacienda e Información Pública, son: i) ingresos corrientes de destinación específica, ii) ingresos corrientes de libre destinación, iii) el Sistema General de Participaciones, iv) cofinanciación departamental y v) recursos de capital.

Los ingresos corrientes de destinación específica son aquellos direccionados a la inversión en proyectos particulares. Dentro de este tipo de ingresos, se destaca la Contribución de Valorización, mecanismo mediante el cual se desarrolla infraestructura a partir del cobro de la contribución a los propietarios de los inmuebles que serán beneficiados por la obra pública. Este concepto se incluye dentro de los ingresos tributarios que hacen parte del Presupuesto General de Rentas y Gastos de Floridablanca, como se exhibe en el artículo 8 del acuerdo 017 de 2021, mediante el cual se aprueba el presupuesto para la vigencia 2022. Así mismo, el estatuto tributario de Floridablanca (acuerdo 012 de 2021) incluye en el capítulo 17 la definición y base gravable para la Contribución de Valorización.

Los ingresos corrientes de libre destinación que son fuente de inversión en el sector movilidad incluyen principalmente la Sobretasa a la Gasolina. La base gravable de este impuesto corresponde al valor de venta de la gasolina motor, con una tarifa definida en el artículo 324 del acuerdo 012 de 2021 por COP940 por galón de gasolina corriente y COP1.314 por galón de gasolina extra. Este rubro ha sido utilizado para los compromisos de vigencias futuras de Floridablanca bajo el convenio de cofinanciación con Metrolínea, como se destaca en el acuerdo 012 de 2012. Los recursos de esta fuente se encontraron comprometidos hasta el 2020.

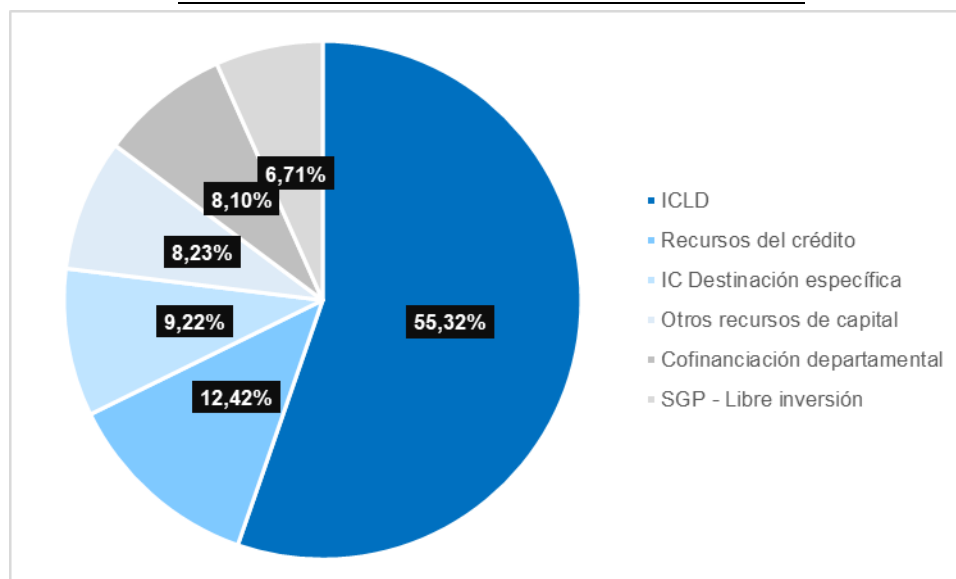
La participación en el impuesto sobre vehículos y la tasa por estacionamiento son otras fuentes de recursos para inversión en el sector. El impuesto sobre vehículos es de recaudo departamental, del cual Santander transfiere a Floridablanca un 20% de la participación sobre los vehículos registrados con dirección de residencia en el municipio. Igualmente, la tasa por estacionamiento corresponde a un tributo municipal sobre el estacionamiento en vías públicas en las zonas determinadas por la administración. Estos ingresos se destacan en el artículo 8 del acuerdo 017 de 2021 y en el Estatuto Tributario de Floridablanca. Sin embargo, se aclara que en el presupuesto no se predisponen estos ingresos a la inversión en el sector y, en particular para la tasa por estacionamiento, el artículo 426 del acuerdo 012 de 2021 (Estatuto Tributario) destina este ingreso al sistema de zonas reguladas de estacionamiento.

Dentro de las transferencias del Sistema General de Participaciones, el concepto de Recursos de Forzosa Inversión Propósito General – Resto Libre Inversión (SGP – Libre Inversión) ha sido fuente de recursos para la inversión en el sector.

La inversión de la administración central de Floridablanca en el sector movilidad incluye también ingresos por cofinanciación departamental y recursos de capital. En los recursos de capital se identifican los recursos del crédito y recursos definidos en la ejecución presupuestal como otros recursos de capital, sin definición del rubro. Debido a la recurrencia de estos últimos como fuente, se asume que la inversión en infraestructura vial mantiene una participación en el municipio de Floridablanca sobre las utilidades y rendimientos financieros.

Para el periodo 2017 a 2021, los ingresos corrientes de libre destinación componen la principal fuente de inversión en el sector, con un 55,32%. Seguido a este, se encuentran los recursos del crédito que participan con el 12,42%. La cofinanciación departamental ha representado el 8,10% de la inversión en el sector. Finalmente, el rubro definido como otros recursos de capital compone el 8,23% de los recursos, seguido por el SGP – Libre Inversión con el 3,95% durante el periodo evaluado.

**FIGURA 92. PARTICIPACIÓN DE LAS FUENTES DE RECURSOS DE INVERSIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL DE FLORIDABLANCA EN EL SECTOR MOVILIDAD**



Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult a partir de información en el Consolidador de Hacienda e Información Pública

Durante este periodo, el municipio de Floridablanca también ha destinado recursos de los ICLD para Metrolínea. Bajo el acuerdo 019 de 2012 de Floridablanca, el municipio ha transferido recursos provenientes de la Sobretasa a la Gasolina, como transferencias de vigencias futuras vinculadas al convenio de cofinanciación del sistema, las cuales culminaron en el 2020. Sin embargo, estas no se incluyen en el gasto de inversión para el periodo, ya que no se reportan como tan en la ejecución presupuestal de la administración central y corresponden a apropiaciones generadas con antigüedad.

La información del gasto de inversión en el sector movilidad se actualiza en este informe hasta el cierre del 2021, última vigencia para la cual la administración central de Floridablanca ha reportado su ejecución presupuestal en el Consolidador de Hacienda e Información Pública.

**TABLA 101. FUENTES DE RECURSOS DE INVERSIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL DE FLORIDABLANCA EN EL SECTOR MOVILIDAD 2017 A 2021 EN MMCOP**

Concepto / Fuente	Vigencia					Total	Variación CAGR 2020/2017	Composición 2017-2021
	2017	2018	2019	2020	2021			
Infraestructura vial	\$ 9.523	\$ 3.130	\$ 10.891	\$ 7.438	\$ 4.753	\$ 35.734	-15,95%	79,20%
Construcción y mejoramiento de vías	\$ 9.523	\$ 0	\$ 10.891	\$ 0	\$ 998	\$ 21.412	-43,11%	47,45%
IC Destinación específica	\$ 1.653	\$ 0	\$ 2.097	\$ 0	\$ 0	\$ 3.751	-100,00%	8,31%
ICLD	\$ 2.735	\$ 0	\$ 3.186	\$ 0	\$ 612	\$ 6.533	-31,22%	14,48%
SGP - Libre inversión	\$ 1.470	\$ 0	\$ 933	\$ 0	\$ 386	\$ 2.789	-28,42%	6,18%
Cofinanciación departamental	\$ 0	\$ 0	\$ 543	\$ 0	\$ 0	\$ 543	0,00%	1,20%
Recursos del crédito	\$ 2.107	\$ 0	\$ 3.498	\$ 0	\$ 0	\$ 5.604	-100,00%	12,42%
Otros recursos de capital	\$ 1.558	\$ 0	\$ 634	\$ 0	\$ 0	\$ 2.192	-100,00%	4,86%

Concepto / Fuente	Vigencia					Total	Variación CAGR 2020/2017	Composición 2017-2021
	2017	2018	2019	2020	2021			
<b>Rehabilitación y mantenimiento de vías</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 3.130</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 7.438</b>	<b>\$ 3.755</b>	<b>\$ 14.322</b>	<b>0,00%</b>	<b>31,74%</b>
IC Destinación específica	\$ 0	\$ 408	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 408	0,00%	0,90%
ICLD	\$ 0	\$ 1.380	\$ 0	\$ 7.018	\$ 645	\$ 9.042	0,00%	20,04%
SGP - Libre inversión	\$ 0	\$ 239	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 239	0,00%	0,53%
Cofinanciación departamental	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 3.110	\$ 3.110	0,00%	6,89%
Recursos del crédito	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	0,00%	0,00%
Otros recursos de capital	\$ 0	\$ 1.103	\$ 0	\$ 420	\$ 0	\$ 1.523	0,00%	3,38%
<b>Seguridad vial</b>	<b>\$ 3.053</b>	<b>\$ 3.116</b>	<b>\$ 3.218</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 9.387</b>	<b>-100,00%</b>	<b>20,80%</b>
ICLD	\$ 3.053	\$ 3.116	\$ 3.218	\$ 0	\$ 0	\$ 9.387	-100,00%	20,80%
<b>Total sector</b>	<b>\$ 12.576</b>	<b>\$ 6.246</b>	<b>\$ 14.109</b>	<b>\$ 7.438</b>	<b>\$ 4.753</b>	<b>\$ 45.121</b>	<b>-21,59%</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult a partir de información en el Consolidador de Hacienda e Información Pública

#### 4.1.1.1.1. Infraestructura vial

La inversión en infraestructura vial de la administración central de Floridablanca se concentra en los conceptos de construcción y mejoramiento de vías, y rehabilitación y mantenimiento.

La construcción y mejoramiento de vías ha tenido la mayor participación en el gasto de inversión en el sector con un 47,45%, frente al 31,74% de mantenimiento y rehabilitación. Sin embargo, estos conceptos comparten las fuentes de recursos bajo la inversión en infraestructura vía.

#### Construcción y mejoramiento de vías

La construcción y mejoramiento de vías tiene como fuente los ICLD en un 30,51%, similar a la participación de los recursos del crédito por 26,17%. Los recursos por el SGP – Libre Inversión y los otros recursos de capital también presentan una participación similar, con el 13,03% y 10,24% respectivamente. Por su parte, los ingresos corrientes de destinación específica representan el 17,52% de la inversión en construcción y mejoramiento de la malla vial.

La participación de este concepto se evalúa sobre las fuentes de libre destinación. Así, se evalúa la inversión en construcción y mejoramiento según el recaudo histórico del municipio en las fuentes de inversión. Como se indicó anteriormente, para la fuente identificada como otros recursos de capital en el Consolidador de Hacienda e Información Pública se asume que corresponde a las utilidades y rendimientos financieros, debido a su frecuencia de aparición en la ejecución presupuestal.

**TABLA 102. FUENTES DE RECURSOS DE INVERSIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL DE FLORIDABLANCA EN CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE VÍAS 2017 A 2021 EN MMCOP**

Concepto / Fuente	Vigencia				
	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Construcción y mejoramiento de vías</b>	<b>\$ 9.523</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 10.891</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 998</b>
ICLD	\$ 2.735	\$ 0	\$ 3.186	\$ 0	\$ 612
ICLD Total	\$ 108.748	\$ 108.174	\$ 117.673	\$ 119.380	\$ 127.339
<b>Participación</b>	<b>2,51%</b>	<b>0,00%</b>	<b>2,71%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,48%</b>
SGP - Libre Inversión	\$ 1.470	\$ 0	\$ 933	\$ 0	\$ 386
SGP - Libre Inversión Total	\$ 6.329	\$ 6.287	\$ 6.987	\$ 7.641	\$ 9.082



<b>Participación</b>	<b>23,23%</b>	<b>0,00%</b>	<b>13,35%</b>	<b>0,00%</b>	<b>4,25%</b>
Recursos del crédito	\$ 0	\$ 0	\$ 543	\$ 0	\$ 0
Recursos del crédito Total	\$ 5.000	\$ 2.000	\$ 3.173	\$ 0	\$ 0
<b>Participación</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>17,12%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>
Otros recursos de capital	\$ 1.558	\$ 0	\$ 634	\$ 0	\$ 0
Utilidades y rendimientos financieros	\$ 3.257	\$ 1.793	\$ 2.144	\$ 1.500	\$ 1.004
<b>Participación</b>	<b>47,84%</b>	<b>0,00%</b>	<b>29,56%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult a partir de información en el Consolidador de Hacienda e Información Pública

La participación promedio de la construcción y mejoramiento de vías en cada una de las fuentes es:

- Ingresos corrientes de libre destinación: 5,70%
- SGP – Libre Inversión: 40,83%
- Recursos del crédito: 5,71%
- Utilidades y rendimientos financieros: 15,48%

Durante el periodo 2017 a 2021, la cofinanciación departamental ha sido el 4,72% de los recursos de libre destinación que la administración ha invertido en construcción y mejoramiento de vías (ICLD, SGP – LibreInversión y utilidades y rendimientos financieros).

### **Rehabilitación y mantenimiento de vías**

Los ingresos corrientes de libre destinación son la principal fuente de recursos para la rehabilitación y mantenimiento de vías. Estos componen el 63,13%. La siguiente participación la tiene la cofinanciación departamental, la cual representa el 21,71%, superior a los otros recursos propios de la administración central. Los otros recursos de capital componen el 10,63% de la inversión en este concepto, mientras que los ingresos corrientes de destinación específica y el SGP – Libre inversión compone el 2,85% y 1,67%, respectivamente.

Al igual que para la construcción y mejoramiento de vías. la participación de este concepto se evalúa sobre las fuentes de libre destinación. Así, se analiza la representación de la rehabilitación y mantenimiento de la malla vial en el recaudo de las fuentes de inversión del municipio. La fuente de otros recursos de capital se asume como utilidades y rendimientos financieros, por la frecuencia con la que aparece este recurso en la ejecución presupuestal del concepto.

**TABLA 103. FUENTES DE RECURSOS DE INVERSIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL DE FLORIDABLANCA EN REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE VÍAS 2017 A 2021 EN MMCOP**

Concepto / Fuente	Vigencia				
	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Rehabilitación y mantenimiento de vías</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 3.130</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 7.438</b>	<b>\$ 3.755</b>
ICLD	\$ 0	\$ 1.380	\$ 0	\$ 7.018	\$ 645
ICLD Total	\$ 108.748	\$ 108.174	\$ 117.673	\$ 119.380	\$ 127.339
<b>Participación</b>	<b>0,00%</b>	<b>1,28%</b>	<b>0,00%</b>	<b>5,88%</b>	<b>0,51%</b>
SGP - Libre Inversión	\$ 0	\$ 239	\$ 0	\$ 0	\$ 0
SGP - Libre Inversión Total	\$ 6.329	\$ 6.287	\$ 6.987	\$ 7.641	\$ 9.082
<b>Participación</b>	<b>0,00%</b>	<b>3,81%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>
Recursos del crédito	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Recursos del crédito Total	\$ 5.000	\$ 2.000	\$ 3.173	\$ 0	\$ 0
<b>Participación</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>
Otros recursos de capital	\$ 0	\$ 1.103	\$ 0	\$ 420	\$ 0
Utilidades y rendimientos financieros	\$ 3.257	\$ 1.793	\$ 2.144	\$ 1.500	\$ 1.004
<b>Participación</b>	<b>0,00%</b>	<b>61,50%</b>	<b>0,00%</b>	<b>28,01%</b>	<b>0,00%</b>

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult a partir de información en el Consolidador de Hacienda e Información Pública

La participación promedio de la rehabilitación y mantenimiento de vías en cada una de las fuentes es:

- Ingresos corrientes de libre destinación: 1,53%
- SGP – Libre Inversión: 0,76%
- Utilidades y rendimientos financieros: 17,90%

Durante el periodo 2017 a 2021, la cofinanciación departamental ha sido el 28,78% de los recursos de libre destinación que la administración ha invertido en rehabilitación y mantenimiento de vías (ICLD, SGP – Libre Inversión y utilidades y rendimientos financieros).

#### 4.1.1.1.2. Seguridad vial

En las vigencias 2017, 2018 y 2019, la administración generó inversión directa en seguridad vial, reportada en el Consolidador de Hacienda e Información Pública como Planes de tránsito, educación, dotación y seguridad vial. La fuente de inversión de este concepto fueron los ingresos corrientes de libre destinación.

En el periodo 2017 a 2021 la participación promedio de la seguridad vial en los ICLD fue de 1,68%.

**TABLA 104. FUENTES DE RECURSOS DE INVERSIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL DE FLORIDABLANCA EN SEGURIDAD VIAL 2017 A 2021 EN MMCOP**

Concepto / Fuente	Vigencia				
	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Seguridad vial</b>	<b>\$ 3.053</b>	<b>\$ 3.116</b>	<b>\$ 3.218</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>
ICLD	\$ 3.053	\$ 3.116	\$ 3.218	\$ 0	\$ 0
ICLD Total	\$ 108.748	\$ 108.174	\$ 117.673	\$ 119.380	\$ 127.339
<b>Participación</b>	<b>2,81%</b>	<b>2,88%</b>	<b>2,73%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult a partir de información en el Consolidador de Hacienda e Información Pública

#### 4.1.2. Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca

La Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca actúa como entidad descentralizada del municipio con sus propios recursos por recaudo, los cuales fondean su gasto de funcionamiento e inversión.

En el artículo 8 del Presupuesto General de Rentas y Gastos de Floridablanca se indica que corresponde a la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca el recaudo de los derechos de tránsito, los cuales componen la principal fuente de ingresos corrientes de la entidad.

A la fecha, únicamente se cuenta con los reportes de cierre de la vigencia 2020 por parte de la entidad en el Consolidador de Hacienda e Información Pública, como información de su ejecución presupuestal.

**TABLA 105. INGRESOS Y GASTOS DE LA DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA 2017 A 2020 EN MM COP**

Concepto	Vigencia				Variación		Composición
	2017	2018	2019	2020	2020/2019	CAGR 2020/2017	2017-2020
<b>Ingresos Corrientes</b>	<b>\$ 13.742</b>	<b>\$ 12.849</b>	<b>\$ 2.800</b>	<b>\$ 6.803</b>	<b>142,96%</b>	<b>-20,89%</b>	<b>55,03%</b>
<b>No Tributarios</b>	<b>\$ 13.742</b>	<b>\$ 12.849</b>	<b>\$ 2.800</b>	<b>\$ 6.803</b>	<b>142,96%</b>	<b>-20,89%</b>	<b>55,03%</b>
Multas Y Sanciones	\$ 6.891	\$ 5.486	\$ 116	\$ 113	-2,78%	-74,61%	19,16%
Servicios Tránsito Y Transporte	\$ 6.840	\$ 7.359	\$ 2.684	\$ 5.580	107,95%	-6,56%	34,15%
Arrendamientos	\$ 12	\$ 4	\$ 1	\$ 0	-100,00%	-100,00%	0,03%
Aportes	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 1.110	100,00%	0,00%	1,69%
Del Nivel Municipal Y/O Distrital	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 1.110	100,00%	0,00%	1,69%
<b>Ingresos De Capital</b>	<b>\$ 5.053</b>	<b>\$ 8.185</b>	<b>\$ 10.654</b>	<b>\$ 5.690</b>	<b>-46,59%</b>	<b>4,03%</b>	<b>44,97%</b>
Recursos Del Balance	\$ 4.847	\$ 7.314	\$ 9.132	\$ 5.434	-40,49%	3,88%	40,63%
Recuperación De Cartera	\$ 1.498	\$ 1.821	\$ 9.132	\$ 5.157	-43,53%	50,98%	26,77%
Otros Recursos Del Balance	\$ 3.348	\$ 5.493	\$ 0	\$ 278	100,00%	-56,40%	13,86%
Rendimientos Por Operaciones Financieras	\$ 206	\$ 870	\$ 307	\$ 256	-16,62%	7,39%	2,49%
Utilidades Y Excedentes Financieros	\$ 0	\$ 0	\$ 1.215	\$ 0	-100,00%	0,00%	1,85%
<b>Ingresos Totales</b>	<b>\$ 18.796</b>	<b>\$ 21.034</b>	<b>\$ 13.454</b>	<b>\$ 12.493</b>	<b>-7,14%</b>	<b>-12,73%</b>	<b>100,00%</b>
<b>Gastos De Funcionamiento</b>	<b>\$ 8.414</b>	<b>\$ 8.610</b>	<b>\$ 8.324</b>	<b>\$ 8.619</b>	<b>3,54%</b>	<b>0,80%</b>	<b>66,07%</b>
<b>Gastos de inversión</b>	<b>\$ 5.083</b>	<b>\$ 4.545</b>	<b>\$ 5.050</b>	<b>\$ 2.769</b>	<b>-45,18%</b>	<b>-18,33%</b>	<b>33,93%</b>
Infraestructura propia del sector	\$ 5.083	\$ 4.545	\$ 5.050	\$ 2.769	-45,18%	-18,33%	33,93%
<b>Egresos totales</b>	<b>\$ 13.497</b>	<b>\$ 13.155</b>	<b>\$ 13.374</b>	<b>\$ 11.387</b>	<b>-14,86%</b>	<b>-5,51%</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Consolidador de Hacienda e Información Pública

Durante las vigencias 2017 a 2020 los ingresos no tributarios representan el 55,03% de los ingresos totales de la entidad. Los servicios de tránsito y transporte, por los derechos de tránsito asignados a la Dirección para su recaudo, participan en un 34,15%. Estos ingresos incluyen licencias de conducción, licencias de tránsito y placa, entre otros. Por su parte, el recaudo de multas de tránsito compone el 19,16% de los ingresos, con una disminución marcada de este concepto para las vigencias 2019 y 2020, frente al promedio cercano a COP6.000 en el 2017 y 2018. Durante el 2020, la DTF tuvo aportes por COP1.110 millones de parte de la administración central para atender la reducción en el recaudo ante los efectos del COVID-19.

Los ingresos de capital se componen principalmente por recursos del balance. Estos representan el 40,63% de los ingresos totales. Así mismo, la recuperación de cartera es el rubro mayoritario dentro de los recursos del balance. Los rendimientos y utilidades por operaciones financieras tienen la mayor participación dentro de los ingresos de la entidad.

A partir de estos ingresos, el gasto de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca se divide en los conceptos de funcionamiento e inversión, donde los gastos recurrentes de funcionamiento representan dos terceras partes de la ejecución presupuesta.

La inversión asciende al 33,93% de la ejecución presupuestal. Para los periodos 2017 a 2019 esta se genera en promedio por COP5.000 millones, con el efecto en la inversión durante el 2020 cuando alcanza únicamente los COP2.769 millones.

Los recursos de inversión de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca fondean proyectos de seguridad vial, tales como señalización, semaforización, dotación y educación vial.

### 4.1.3. Proyección de fuentes de recursos de inversión

A continuación, se presenta la proyección de los recursos de inversión de Floridablanca a partir de los rubros identificados como fuentes del sector de movilidad. La proyección se realiza para los ingresos con libre destinación por parte de la administración central y la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca.

La proyección de los ingresos de Floridablanca se toma del plan financiero del Plan de Desarrollo Municipal para el periodo 2020 a 2023<sup>14</sup>, en ausencia del Marco Fiscal de Mediano Plazo del municipio. Igualmente, se toman las proyecciones de los índices macroeconómicos del Marco Fiscal de Mediano Plazo nacional<sup>15</sup> y los objetivos expuestos por el Banco de la República en su informe de política monetaria del 2022<sup>16</sup>. Las vigencias posteriores al 2030 (fecha de corte de la proyección del plan financiero Plan de Desarrollo Municipal) se proyectan constantes, con en efecto de corriente de la inflación según la inflación objetivo.

Los recursos se presentan en pesos constantes del 2021 (2021=100), de acuerdo con los últimos reportes de inflación para el año 2021 y proyecciones de inflación para el año 2022 en adelante.

#### Administración central

Las fuentes de inversión de la administración central de Floridablanca se proyectan según su generación de los ingresos de libre destinación, tanto corrientes por recaudo tributario como aquellos que surgen de las transferencias de inversión y recursos de capital. Estos ingresos se afectan por la participación del sector movilidad dentro de cada uno de ellos.

Los ICLD se proyectan a partir de las estimaciones de recaudo para el Impuesto Predial Unificado, Industria y Comercio y Sobretasa a la Gasolina en el periodo 2021 a 2030, como se incluye en el Plan Financiero del Plan De Desarrollo Municipal del periodo 2020 a 2023. Estos rubros componen el 89,23% de los ICLD de Floridablanca para el periodo 2017 a 2021, y son aquellos para los cuales la administración central ha realizado la debida proyección.

Como se detalla anteriormente, el ingreso corriente de libre destinación con predisposición de inversión en el sector es la Sobretasa la Gasolina. Este ha sido sujeto a vigencias futuras para el sector, como lo es la participación en la cofinanciación de Metrolínea. Otros ingresos de esta índole son la participación en el impuesto sobre vehículos automotores y la tasa por estacionamiento en vía. Sin embargo, el Presupuesto General de Rentas y Gastos de Floridablanca no define una destinación clara de estos ingresos al sector.

<sup>14</sup> Alcaldía de Floridablanca. Plan de Desarrollo Unidos Avanzamos 2020-2023. 2020.

<sup>15</sup> Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Marco Fiscal de Mediano Plazo 2021. 2021.

<sup>16</sup> Banco de la República. Informe de Política Monetaria 01/2022. 2022.

Los recursos del Sistema General de Participaciones se toman también de las proyecciones del Plan de Desarrollo Municipal. En promedio, durante el periodo 2017 a 2021 los Recursos de Forzosa Inversión Propósito General – Resto Libre Inversión (SPG – Libre inversión), representan el 5,5% de estas transferencias. Son los recursos del SPG – Libre inversión los tomados como fuente para de inversión en el sector.

Así mismo, se obtiene la proyección de Utilidades y Rendimientos Financieros, fuente de inversión dentro de los recursos de capital.

Finalmente, para distinguir los recursos del crédito de proyecta el cupo de endeudamiento adicional con el que cuenta el municipio en el periodo 2022 a 2033, identificado en el documento **Línea Base y Diagnóstico** de la Etapa 2. El cupo de crédito se determina como la capacidad de Floridablanca de contratar nuevo endeudamiento, contra el límite de sostenibilidad de la deuda de la Ley 358 de 1997, según las proyecciones incluidas en el Plan Financiero del Plan de Desarrollo Municipal y extendidas durante el mediano plazo.

El cupo de endeudamiento representa la capacidad extra con que cuenta el municipio para adquirir recursos del crédito. Estos pueden ser utilizados en tanto los recursos de inversión propios del municipio no suplan las necesidades del Plan Maestro de Movilidad. Sin embargo, estos deben ser generados eventualmente por la Secretaría de Hacienda Municipal, con las condiciones financieras acordadas con el mercado. Así mismo, se debe reconocer la participación histórica de la inversión en el sector sobre la ejecución presupuestal total del municipio.

Para reconocer la participación del sector movilidad en cada fuente, los ICLD se afectan por un 4,36%, los recursos del SGP – Libre Inversión por un 8,93% y las Utilidades y Rendimientos Financieros por un 33,38%.

Dada la recurrencia de los recursos del Departamento de Santander en el gasto de inversión en el sector, se asume su cofinanciación en el Plan Maestro de Movilidad. Para estimar estos recursos, se aplica un porcentaje del 11,52% sobre los recursos de ICLD, SGP – Libre Inversión y Utilidades y Rendimientos Financieros destinados a la movilidad, equivalente a la participación que ha tenido la cofinanciación departamental.

### **Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca**

Los recursos de inversión de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca se estiman a partir del presupuesto de ingresos de la entidad.

Los ingresos de la dirección se proyectan constantes en el tiempo, afectados únicamente por el objetivo de inflación nacional sin crecimiento real. Como línea base de proyección, se toma el promedio de recaudo de las vigencias 2019 y 2020, las cuales tienen ingresos similares, en reconocimiento del efecto COVID-19 sobre el presupuesto de la entidad.

Esta es una proyección pesimista. Los presupuestos de la entidad para el año 2021 (acuerdo 018 de 2020 de Floridablanca) y 2022 (acuerdo 017 de 2021 de Floridablanca), incluyen ingresos sobre los COP25.000 millones y gasto de inversión de alrededor de COP15.000 millones. Sin embargo, con la proyección utilizada se obtiene una estimación de gasto de inversión por porte de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca cercano a COP5.000, lo cual lo ubica en el orden de magnitud evidenciado históricamente.

Los ingresos de la DTTF se afectan por un porcentaje de 33,93%, el cual equivale a la participación promedio del gasto de inversión sobre la ejecución total de gastos histórica.



**TABLA 106. PROYECCIÓN DE FUENTES DE RECURSOS DE INVERSIÓN DE FLORIDABLANCA EN EL SECTOR**

**MOVILIDAD EN MMCOP (2021=100)**

Año	Administración central								Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca
	ICLD	ICLD Movilidad	SGP - Libre inversión	SGP - Libre inversión Movilidad	Utilidades y rendimientos financieros	Utilidades y rendimientos financieros Movilidad	Cofinanciación departamental	Cupo de endeudamiento Total	
2022	\$ 134.433	\$ 5.857	\$ 6.887	\$ 615	\$ 2.193	\$ 732	\$ 830	\$ 57.862	\$ 4.650
2023	\$ 145.599	\$ 6.344	\$ 6.648	\$ 594	\$ 2.180	\$ 728	\$ 883	\$ 78.315	\$ 4.650
2024	\$ 157.156	\$ 6.848	\$ 6.454	\$ 576	\$ 2.180	\$ 728	\$ 939	\$ 114.910	\$ 4.650
2025	\$ 169.687	\$ 7.394	\$ 6.266	\$ 559	\$ 2.180	\$ 728	\$ 1.000	\$ 136.023	\$ 4.650
2026	\$ 183.332	\$ 7.988	\$ 6.084	\$ 543	\$ 2.180	\$ 728	\$ 1.067	\$ 164.894	\$ 4.650
2027	\$ 198.004	\$ 8.627	\$ 5.906	\$ 527	\$ 2.180	\$ 728	\$ 1.139	\$ 195.041	\$ 4.650
2028	\$ 213.978	\$ 9.323	\$ 5.734	\$ 512	\$ 2.180	\$ 728	\$ 1.217	\$ 225.428	\$ 4.650
2029	\$ 231.300	\$ 10.078	\$ 5.567	\$ 497	\$ 2.180	\$ 728	\$ 1.302	\$ 255.486	\$ 4.650
2030	\$ 250.086	\$ 10.897	\$ 5.405	\$ 483	\$ 2.180	\$ 728	\$ 1.395	\$ 286.441	\$ 4.650
2031	\$ 250.086	\$ 10.897	\$ 5.248	\$ 469	\$ 2.180	\$ 728	\$ 1.393	\$ 318.244	\$ 4.650
2032	\$ 250.086	\$ 10.897	\$ 5.095	\$ 455	\$ 2.180	\$ 728	\$ 1.392	\$ 308.975	\$ 4.650
2033	\$ 250.086	\$ 10.897	\$ 4.947	\$ 442	\$ 2.180	\$ 728	\$ 1.390	\$ 299.976	\$ 4.650
2034	\$ 250.086	\$ 10.897	\$ 4.802	\$ 429	\$ 2.180	\$ 728	\$ 1.389	\$ 291.239	\$ 4.650
2035	\$ 250.086	\$ 10.897	\$ 4.663	\$ 416	\$ 2.180	\$ 728	\$ 1.387	\$ 282.756	\$ 4.650
2036	\$ 250.086	\$ 10.897	\$ 4.527	\$ 404	\$ 2.180	\$ 728	\$ 1.386	\$ 274.520	\$ 4.650
2037	\$ 250.086	\$ 10.897	\$ 4.395	\$ 392	\$ 2.180	\$ 728	\$ 1.385	\$ 266.525	\$ 4.650
Total	\$ 3.434.176	\$ 149.634	\$ 88.628	\$ 7.913	\$ 34.893	\$ 11.648	\$ 19.495	\$ 3.556.635	\$ 74.397

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult a partir de información en el Consolidador de Hacienda e Información Pública

Según su disposición de uso y la ejecución presupuestal histórica, los recursos generados pueden ser utilizados como fuente de los siguientes conceptos de movilidad:

**TABLA 107. POSIBLE DESTINACIÓN DE RECURSOS DE INVERSIÓN DE FLORIDABLANCA EN EL SECTOR**

**MOVILIDAD**

Concepto Fuente	Infraestructura vial	Sistemas de transporte	Seguridad vial
ICLD	X	X	X
SGP - Libre inversión	X		
Utilidades y rendimientos financieros	X		
Recursos del crédito	X		
Recursos DTF			X
Cofinanciación departamental	X		

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult a partir de información en el Consolidador de Hacienda e Información Pública y en los acuerdos de Presupuesto de Rentas y Gastos de Floridablanca

## 4.2. Fuentes alternativas

En esta sección se presenta la revisión de las fuentes alternativas de financiación con las que eventualmente se podría contar de acuerdo con los alcances previstos desde la normativa de orden nacional y metropolitano para contribuir en la financiación de la ejecución de los proyectos, que pueden clasificarse así:

- Los propios para la sostenibilidad y expansión del Sistema Integrado de Transporte Masivo Metrolínea, SITM, en el entendido que desde la vigencia de las Leyes 1753 de 2015 y 1955 de 2019<sup>17</sup>, los sistemas integrados de transporte masivo dejaron de

<sup>17</sup> Artículo 98, Ley 1955 de 2019- "Sostenibilidad de Sistemas de Transporte. Los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles basados en la calidad en la prestación del servicio y en el control de la ilegalidad y la informalidad por parte de las entidades territoriales. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración,

enmarcase desde la concepción de “autosostenibilidad” para migrar al concepto de “sostenibilidad”. Para dicho propósito se fijan las fuentes de recursos a las que las entidades territoriales pudieren acudir para su sostenibilidad financiera, aunque las mismas generen algún tipo de dificultad para la gestión del cobro o por la impopularidad misma de las medidas.

La inminente necesidad de consecución de recursos para la sostenibilidad financiera del SITM, lleva a que las entidades dueñas del Sistema identifiquen e implementen algunas de las fuentes alternas de financiación previstas en la normatividad que permitan fondear el costo de la operación y garantizar la adecuada prestación del servicio en condiciones de eficiencia, accesibilidad, comodidad, oportunidad y seguridad. Esto, a partir del criterio de que la tarifa al usuario no es la única fuente para cubrir los costos de operación.

- Los proyectos de los componentes de movilidad en infraestructura, transporte, seguridad vial, institucional y social.

Estas fuentes se pueden constituir en el complemento a los recursos propios de los municipios, o fuentes de recursos adicionales para fomentar la inversión privada en el desarrollo del Plan Maestro Metropolitano de Movilidad.

**TABLA 108. ANÁLISIS DE FUENTES ALTERNATIVAS**

Mecanismo	Definición	Viabilidad	Generación de recursos
Recursos propios territoriales para sostenimiento de los sistemas de transporte	<i>“Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán destinar recursos propios, incluyendo rentas y recursos de capital. La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cual deberá contener como mínimo la destinación de los recursos, la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos, así como contar con concepto del CONFIS territorial o quien haga sus veces, y estar previstos en el Marco de Gasto de Mediano Plazo territorial con criterios de sostenibilidad fiscal.” (Num 1, art 97, Ley 1955/19)</i>	Alta. Bucaramanga ya direcciona recursos para el sostenimiento de Metrolínea y se deben gestionar recursos de los demás municipios del AMB.	Baja. Los recursos propios de Bucaramanga han apoyado el sostenimiento del sistema. Sin embargo, no es un mecanismo para la generación de recursos adicionales como fuente alternativa y se limita a la capacidad presupuestal de los municipios.

mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir los costos de operación, administración y mantenimiento.”

Mecanismo	Definición	Viabilidad	Generación de recursos
Contribución por el servicio de estacionamiento fuera de vía	<i>"Los órganos territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos fuera de vía o estacionamientos en vía y podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El hecho generador del tributo corresponde al uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios, distritos y áreas metropolitanas. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado. Corresponderá a las asambleas o concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el sistema y método para definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste a las condiciones locales. Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones". (Num 2, art 97, Ley 1955/19)</i>	Alta. La contribución por el servicio de parqueadero en garaje ha sido implementada exitosamente a nivel nacional, con cobros sectorizados para la aceptación social.	Media. Puede generar recursos para el sostenimiento del SITM.
Estacionamiento en vía	<i>"Las autoridades territoriales podrán destinar para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte, una parte de los recursos que se hayan obtenido de las contraprestaciones económicas percibidas por el uso de vías públicas para estacionamiento" (Num 3, art 97, Ley 1955/19)</i>	Alta. Bucaramanga y Floridablanca han reglamentado las zonas azules de cobro por estacionamiento.	Media. Los recursos generados sostienen el sistema de estacionamientos y la inversión en su ampliación.
Infraestructura nueva para minimizar congestión	<i>"Las autoridades territoriales que hayan adoptado plan de movilidad podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso o uso de infraestructura de transporte nueva construida para minimizar la congestión. Las autoridades territoriales podrán destinar recursos</i>	Media. La medida se viabiliza en mayor parte para infraestructura interurbana, no a nivel local.	Alta. El cobro de tránsito por la infraestructura vial mediante un "peajito social" puede generar recursos importantes para inversión.

Mecanismo	Definición	Viabilidad	Generación de recursos
	<p>obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte.</p> <p>El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo.</p> <p>Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones." Num 4, art 97, Ley 1955/19)</p>		
Áreas con restricción vehicular (Permiso de acceso a la zona)	<p>"Las autoridades territoriales podrán definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. El acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su tarifa y condiciones con base en estudios técnicos, con fundamento en el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros. Las autoridades territoriales podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte" (Num 5, art 97, Ley 1955/19)</p>	Alta. Se ha implementado en varias ciudades y distritos. Puede contribuir a la disminución de cifras del parque automotor particular ante la medida de pico y placa.	Media. Esta medida puede generar recursos adicionales para el sostenimiento del SITM.
Porcentaje de multas de tránsito	<p>"Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero</p>	Baja. Los recursos de multas de tránsito apalancan el sostenimiento e inversión de las Direcciones de Tránsito. Ya generan inversión en el sector de movilidad en los proyectos a cargo de las autoridades de tránsito.	Baja. El recaudo por el concepto de multas tiene un promedio de COP6.000 anuales en Bucaramanga y Floridablanca, y sostiene el funcionamiento e inversión de las autoridades de tránsito.

Mecanismo	Definición	Viabilidad	Generación de recursos
	<i>que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de multas, los programas y proyectos que se pueden financiar y los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial." (Num 6, art 97, Ley 1955/19)</i>		
Modificación tarifaria	<i>"Las autoridades territoriales podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público complementario a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción." (Num 7, art 97, Ley 1955/19)</i>	Media. Reglamentación clara, pero genera un fuerte impacto social por el aumento en la tarifa.	Baja. Esta medida se considera más para la gestión de la demanda que para la generación de recursos.
Derecho real accesorio de superficie en infraestructura de transporte	<i>"Una entidad pública denominada superficiante, titular absoluta de un bien inmueble fiscal o de uso público destinado a la infraestructura de Transporte conforme a lo establecido en el artículo 4° de la Ley 1682 de 2013, podrá otorgar el derecho real de superficie de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario, por un plazo máximo de treinta (30) años, prorrogables hasta máximo veinte (20) años adicionales. El superficiario tendrá la facultad, conforme a la normatividad de ordenamiento territorial del lugar donde se ubique el bien inmueble y las disposiciones urbanísticas vigentes, de realizar y explotar por su exclusiva cuenta y riesgo, construcciones o edificaciones en áreas libres aprovechables con todos los atributos de uso, goce y disposición de las mismas, a fin de que tales desarrollos puedan soportar gravámenes y limitaciones al dominio, sin afectar el uso público, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante. El derecho real de superficie se constituye mediante</i>	Alta. Mecanismo ya implementado por Metrolínea.	Media. El recaudo por este mecanismo, como lo indica Metrolínea, es cercano a COP40 millones mensuales. Sin embargo, esta proyección se limita al arrendamiento de espacio publicitario, con lo que se cuenta un potencial adicional de generación de recursos importantes para el sistema por arrendamiento de espacios comerciales en su infraestructura.



Mecanismo	Definición	Viabilidad	Generación de recursos
	<p>contratos elevados a escritura pública suscritos entre el titular del inmueble base y los terceros que serán superficiarios, los cuales contendrán la delimitación del área aprovechable, el plazo de otorgamiento del derecho, las condiciones de reversión de las construcciones, las causales de terminación del contrato, las obligaciones de las partes y la retribución que corresponde al superficiante, debiendo además inscribirse ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos en el folio de matrícula inmobiliaria del predio sobre el cual se confiere el derecho real de superficie, en el que deberá realizarse una anotación de este como derecho accesorio, identificándose el área conferida al superficiario y los linderos de la misma y las construcciones, además deberán registrarse los actos jurídicos que se efectúen en relación con el derecho real de superficie. La cancelación de la constitución de este derecho real accesorio de superficie procederá mediante escritura pública suscrita por las partes constituyentes, que será objeto de registro en el folio de matrícula inmobiliaria correspondiente y ante la Oficina de Registro competente. Para otorgar el derecho real de superficie el superficiante deberá contar con un estudio técnico, financiero y jurídico, que valide y determine las condiciones y beneficios financieros y económicos que se generan a partir de su implementación y para la selección del superficiario el superficiante deberá sujetarse a las reglas propias de contratación que le apliquen a la entidad pública que actúe en tal calidad.” (Num 8, art 97, Ley 1955/19)</p>		

Mecanismo	Definición	Viabilidad	Generación de recursos
Contribución de valorización	La contribución de valorización, como gravamen recae sobre todas las obras de interés público que beneficien a la propiedad inmueble y que hayan sido ejecutadas por cualquier entidad de derecho público. (Num 8, art 97, Ley 1955/19)	Alta. Mecanismo reglamentado en Bucaramanga y Floridablanca, con buenas experiencias de implementación en el AMB.	Alta. La base gravable puede soportar el costo total de las obras más los costos del riego, soportado sobre el límite de la capacidad de pago de la población.
Participación en la plusvalía	La ampliación del perímetro urbano, la modificación de los usos del suelo, la autorización de un mayor aprovechamiento del suelo, la ejecución de infraestructura pública constituye hechos generadores del efecto Plusvalía.	Alta. Mecanismo reglamentado en Bucaramanga y Floridablanca.	Baja. La contribución de valorización captura el recaudo por avalúo de predios ante el desarrollo de obras de interés general.
Derecho urbanístico - plan de cargas	Son los beneficios urbanísticos concedidos a los particulares y por los que les corresponde sufragar los valores determinados por la normatividad que la rige, (Cargas urbanísticas)	Baja. La normativa vigente indica que las cargas asociadas a infraestructura vial se recaudan mediante plusvalía, contribución de valorización e impuesto predial.	Baja. La contribución de valorización captura el recaudo por avalúo de predios ante el desarrollo de obras de interés general.
Concesión	La Ley 80 de 1993 faculta a las entidades estatales para celebrar contratos de concesión <i>"con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden."</i>	Alta. El mecanismo se ha implementado adecuadamente en el AMB como es el caso de Metrolínea.	Alta. Financiación por medio de capital privado contra pagos prorrateados de recursos públicos y recaudo por el bien o servicio creado.

Mecanismo	Definición	Viabilidad	Generación de recursos
Factor de calidad en la tarifa para renovación de flota	Fijación de un porcentaje adicional en la tarifa del sistema de transporte por el factor de calidad de la prestación del servicio para la reposición de los costos de capital por la adquisición de vehículos por parte de privados.	Media. El mecanismo se encuentra reglamentado en la Resolución 4350 de 1998 del Ministerio de Transporte, pero representa un fuerte impacto social por los aumentos en la tarifa.	Alta. El mecanismo incentiva la inyección de recursos privados en la renovación de la flota prorrateados a un mayor recaudo por el factor de calidad en la tarifa del sistema.
Estímulos para la modernización energética de los vehículos del sistema de transporte público individual	Incentivos económicos y tributarios para el traslado de la flota de transporte público individual de combustión a energía eléctrica.	Alta. La Ley 1964 de 2019 reglamenta beneficios tributarios y de tránsito para vehículos eléctricos.	Alta. El mecanismo incentiva la inyección de recursos privados en la modernización energética de la flota vehicular por medio de beneficios tributarios.
Urbanismo Táctico	Mecanismo de involucración del sector privado en la ejecución de proyectos de movilidad, mediante la intervención a pequeña escala en proyectos de corto plazo y construcción rápida de pruebas piloto, por ejecución directa del personal de las entidades gubernamentales o por ONGs, colectivos ciudadanos y la comunidad.	Alta. El mecanismo ha sido adoptado a nivel local como se presenta en el Plan Maestro de Espacio Público de Bucaramanga.	Bajo. Este no es un mecanismo de generación de recursos para financiación de proyectos. Sin embargo, incentiva la inyección de recursos privados y la participación general del sector en la generación e implementación de proyectos del sector. Igualmente, reduce el requerimiento de recursos para el desarrollo de pruebas piloto bajo la modalidad de construcción rápida y de bajo costo.
Sistemas de bicicletas por desarrollo privado	Esquema de concesión del sistema público de bicicletas, o donación del sector privado de bicicletas.	Media. Metrolínea ya ha recibido donaciones de bicicletas por parte de Bavaria.	Media. Los requerimientos de recursos para el sistema público de bicicletas alcanzan promedios anuales alrededor de COP2.000 millones, como lo indica Metrolínea. Sin embargo, representa una fuente importante para la ejecución de proyectos de apoyo al modo.

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult a partir de los mecanismos reglamentados en la normatividad nacional y regional

#### 4.2.1. Mecanismos definidos en la Ley 1955 de 2019

El artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 define otras fuentes de financiación que pueden contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte y a la gestión de la demanda.

##### **Recursos propios territoriales para el sostenimiento de los sistemas de transporte**

De acuerdo con el numeral 1, “las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán destinar recursos propios, incluyendo rentas y recursos de capital. La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cual deberá contener como mínimo la destinación de los recursos, la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos, así como contar con concepto del CONFIS territorial o quien haga sus veces, y estar previstos en el Marco de Gasto de Mediano Plazo territorial con criterios de sostenibilidad fiscal”.

Lo anterior va en paralelo de lo contemplado en el documento CONPES 3368 de 2005 - POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO Y MASIVO - SEGUIMIENTO cuando

consagra que los costos adicionales y contingencias de infraestructura, operación o financiación se cubren por las entidades territoriales. *“Cualquier costo adicional en el Proyecto deberá ser asumido por las Entidades Territoriales, según la asignación de riesgos establecida y el esquema de contratación que se defina para cada Proyecto. La Entidad Territorial, a través del Ente Gestor, deberá establecer los mecanismos de ajuste y control económico necesarios para mantener en todo momento la viabilidad y sostenibilidad del SITM, incluyendo la entrada en operación del mismo”.*

La viabilidad de esta fuente es alta, ya que el municipio de Bucaramanga actualmente direcciona recursos propios a la sostenibilidad de Metrolínea mediante el Fondo de Estabilización y Subvención del Sistema Integrado de Transporte reglamentado por la Resolución No. 001108 de 2019 del Área Metropolitana de Bucaramanga.

Esta fuente tiene un impacto alto en la sostenibilidad operacional del sistema. En el documento Actualización Plan de Inversión 2021 Fondo de Estabilización y Subvención recibido por parte de Metrolínea, así como en reuniones con la entidad, se evidencia que el municipio de Bucaramanga ha realizado aportes por cerca de COP18.400 millones. Igualmente, la entidad indica que bajo la proyección para el 2022 y años posteriores con un aporte de recursos en el orden de COP1.500 millones a COP1.800 millones mensuales se logra un equilibrio en el funcionamiento tanto del ente gestor como la atención al déficit operacional del sistema por la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario.

La fuente de recursos de estos aportes proviene del recaudo Sobretasa a la Gasolina del municipio de Bucaramanga y se ejecuta por medio de transferencias a la entidad.

La entidad encargada del Sistema debe entonces coordinar con los demás municipios dueños del Sistema la posibilidad que alimenten con recursos financieros el Fondo de Estabilización y Subvención del Sistema, como lo viene realizando el municipio de Bucaramanga.

Sin embargo, si bien el impacto de esta fuente en el sostenimiento del sistema es alto, no se considera como un mecanismo para la generación de recursos adicionales. El aporte para el sostenimiento está limitado por la capacidad presupuestal de los municipios.

### **Contribución por el servicio de estacionamiento fuera de vía**

El numeral 2 destaca que *“Los órganos territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos fuera de vía o estacionamientos en vía y podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El hecho generador del tributo corresponde al uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios, distritos y áreas metropolitanas. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado.*

*Corresponderá a las asambleas o concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el sistema y método para definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste a las condiciones locales.*

*Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.”*

La viabilidad de implementación de este mecanismo es alta. La contribución sobre el servicio de parqueaderos fuera de vía ha sido implementada exitosamente a nivel nacional.

El cobro de esta contribución se puede diseñar de forma sectorizada, para un mayor porcentaje sobre la tarifa en aquellas secciones con mayor congestión en el uso de parqueaderos que disminuya acorde a la disminución en la demanda por el servicio, con el fin de lograr una aceptación de la medida por parte de la comunidad.

El nivel de recursos generado por este mecanismo es medio. La contribución por el servicio de parqueaderos fuera de vía conforma una medida de recaudo que puede generar recursos para el sostenimiento del SITM y que a su vez realiza una gestión a la demanda vehicular por el aumento en la canasta de costos de uso del vehículo.

### **Estacionamiento en vía**

El numeral 3 indica que *“Las autoridades territoriales podrán destinar para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte, una parte de los recursos que se hayan obtenido de las contraprestaciones económicas percibidas por el uso de vías públicas para estacionamiento.”*

La viabilidad de implementación de este mecanismo es alta. El Plan Maestro de Movilidad actualizado por la consultoría incluye el desarrollo de un plan de ordenamiento de estacionamientos con una atención a zonas azules para cobro regulado por el estacionamiento temporal de vehículos particulares.

El artículo cuarto del acuerdo 027 de 2016 de Floridablanca crea las zonas azules para el estacionamiento temporal de vehículos automotores, sujetos a pago por la tarifa regulada por la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca y la Secretaría de Hacienda Municipal. Así mismo lo hace el proyecto de acuerdo 021 de 2019 de Bucaramanga.

El nivel de recursos generados por este mecanismo se considera medio. En el periodo 2017 a 2021, a partir del rubro de tasas de estacionamiento en espacio público y los rubros de otras tasas reportados en el CHIP, se identifica que Bucaramanga ha generado recursos por esta fuente inferiores a COP1.500 millones anuales. Esta fuente permite la financiación del proyecto del plan de ordenamiento de estacionamientos, como se destaca en el artículo 23 del proyecto de acuerdo 021 de 2019 de Bucaramanga, en tanto su tarifa se puede destinar a la dotación, adecuación, mantenimiento, señalización vial y expansión y operación del sistema de estacionamientos y parqueaderos, expuesto de la misma manera para Floridablanca en el desglose de ingresos en el Presupuesto General de Rentas y Gastos del municipio.

### **Infraestructura nueva para minimizar congestión**

El numeral 4 indica que *“Las autoridades territoriales que hayan adoptado plan de movilidad podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso o uso de infraestructura de transporte nueva construida para minimizar la congestión. Las autoridades territoriales podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte.”*

*El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo.*

*Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.”*

La viabilidad de este mecanismo es media. Esta es una medida que ha sido implementada a nivel nacional bajo la modalidad de “peajito social”, el cual se implementó en el 2004 para



financiar parte de las obras de la doble calzada Bello – Hatillo del Departamento de Antioquia, que inicio con un cobro por COP1.000 y que ya finalizo su cobro con la culminación de las obras<sup>18</sup>. Socialmente, esta es aceptada únicamente para vías intermunicipales.

Por lo tanto, se predispone el uso de este mecanismo para las vías de conexión entre los municipios del AMB, y no para un cobro interno por ubicación a nivel local. Sin embargo, se debe reconocer que la instalación y recaudo del peaje social depende de la interacción institucional entre las autoridades a cargo de la vía sujeta de recaudo.

El nivel de recursos generado por este mecanismo es alto. El recaudo por la implementación del peaje social puede apalancar significativamente la inversión tanto en el sistema integrado de transporte como la inversión en infraestructura vial.

### **Áreas con restricción vehicular**

El numeral 5 indica que *“Las autoridades territoriales podrán definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. El acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su tarifa y condiciones con base en estudios técnicos, con fundamento en el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros. Las autoridades territoriales podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte.”*

La viabilidad de este mecanismo es alta. El pico y placa ha sido utilizado como medida de reducción de la congestión vehicular a nivel nacional. Actualmente, esta medida se encuentra implementada en Bucaramanga, como se reglamenta en la Resolución 06 de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga. Sin embargo, esta medida no se ha implementado en los demás municipios del AMB, para lo cual se deben adelantar las respectivas reglamentaciones y aprobaciones por parte del concejo.

El impacto fiscal de esta medida es medio. La normatividad vigente para el pico y placa en Bucaramanga no establece el pago voluntario por el libre tránsito, como ya se ha implementado en Bogotá. De implementar el pago, se podrían generar recursos adicionales bajo la decisión de los privados a hacer el respectivo pago.

### **Porcentaje de multas de tránsito**

El numeral 6 indica que *“Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de multas, los programas y proyectos que se pueden financiar y los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial.”*

La viabilidad de este mecanismo es baja. La Dirección de Tránsito de Bucaramanga y la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca recaudan el rubro de multas de tránsito, a partir del cual sostienen su gasto de funcionamiento y de inversión en proyectos propios

---

<sup>18</sup> En el modelo financiero del Proyecto estaba previsto un recaudo de COP65.000 millones por 8 años, pero se mantuvo por 9 años más.

del ente territorial, en condición de autoridad de tránsito<sup>19</sup>. Por lo tanto, este recaudo está siendo ejecutado en su totalidad y el destinar una porción de estos recursos al Sistema Integrado de Transporte dejaría un vacío presupuestal en los programas de inversión de dichas entidades.

El nivel de recursos generados por este mecanismo es bajo. En el periodo 2017 a 2020, por el concepto de multas y sanciones de tránsito, la Dirección de Tránsito de Bucaramanga recaudó en promedio COP3.056 millones anuales, mientras que la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca recaudó en promedio COP3.151 millones. El 60% de estos rubros implicaría una inyección de recursos al Sistema Integrado de Transporte por el orden de COP3.700 millones anuales. En comparación, el recaudo promedio por el concepto de multas de tránsito y transporte, durante el mismo periodo, de Barranquilla (COP33.958 millones), Cali (COP42.533 millones), Medellín (COP27.207 millones) y Bogotá (COP149.150 millones), como se reporta en el Consolidador de Hacienda e Información Pública, es mayor.

Sin embargo, se debe reconocer que el rubro de multas de tránsito permite la ejecución presupuestal de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga y de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca, por lo que ya es un ingreso destinado al sector movilidad, en particular a actividades de señalización vial, semaforización y educación vial.

### **Modificación tarifaria**

El numeral 7 indica que *“Las autoridades territoriales podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público complementario a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción.”*

La viabilidad de aplicación de este mecanismo es media, en la medida que incrementaría la tarifa al usuario del transporte público colectivo. A partir de estudios técnicos se puede definir un porcentaje de la tarifa asignada al transporte público colectivo complementario para trasladarlo posteriormente al Sistema Masivo, con el fin de cubrir las diferencias entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario. Por ejemplo, este mecanismo tiene aplicación como un factor de estabilización tarifaria determinado en las tarifas del transporte público colectivo complementario de orden metropolitano en el Área Metropolitana de Barranquilla, tal como se encuentra concebido en el Acuerdo Metropolitano 003 de 2019, en el que asigna una participación de COP200 de la tarifa al usuario para su recaudo y posterior transferencia al transporte masivo.

La viabilidad del mecanismo se reduce, principalmente, por la aceptación de la comunidad ante aumentos en la tarifa superior al ajuste por inflación.

La generación directa de recursos de este mecanismo es baja. La tarifa y modificaciones a esta son mecanismo de gestión de la demanda, por lo que su efecto se evidencia en la operación de los sistemas de transporte, pero no genera recursos directos para la ejecución de proyectos. Igualmente, y como es el caso de tarifas subsidiadas, las diferencias tarifarias deben ser soportadas por recursos públicos para mantener la rentabilidad de los privados quienes operan los sistemas.

<sup>19</sup> El artículo 160 del Código Nacional de Tránsito Terrestre indica *“DESTINACIÓN. De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito se destinará a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios y los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas”*.

### **Derecho real accesorio de superficie en infraestructura de transporte**

El numeral 8 indica que *“Una entidad pública denominada superficiante, titular absoluta de un bien inmueble fiscal o de uso público destinado a la Infraestructura de Transporte conforme a lo establecido en el artículo 4 de la Ley 1682 de 2013, podrá otorgar el derecho real de superficie de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario, por un plazo máximo de treinta (30) años, prorrogables hasta máximo veinte (20) años adicionales. El superficiario tendrá la facultad, conforme a la normatividad de ordenamiento territorial del lugar donde se ubique el bien inmueble y las disposiciones urbanísticas vigentes, de realizar y explotar por su exclusiva cuenta y riesgo, construcciones o edificaciones en áreas libres aprovechables con todos los atributos de uso, goce y disposición de las mismas, a fin de que tales desarrollos puedan soportar gravámenes y limitaciones al dominio, sin afectar el uso público, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante.”*

La viabilidad de aplicación de este mecanismo es alta. El artículo 54 de la Ley 2079 de 2021 reglamenta el derecho accesorio en superficie de infraestructura de transporte. Bajo este, se permite un otorgamiento máximo de 80 años al superficiario, el cual mediante su propio riesgo puede desarrollar proyectos inmobiliarios en el área libre aprovechable para explotación comercial. Así mismo, bajo esta medida se ha aprovechado el área libre aprovechable en la infraestructura de transporte para el arrendamiento de espacios comerciales al interior de las estaciones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, con una fácil acogida, visto en el caso de sistemas como Transmilenio.

Metrolínea ha indicado en reuniones que actualmente está buscando generar contratos de arrendamiento en las estaciones del SITM, para la ubicación de puestos de *snacks* o instalación de cajeros automáticos, así como diversos arrendamientos comerciales. Igualmente, cuenta con contratos vigentes de arrendamiento con empresas de telefonía para la instalación de antenas y, bajo el mismo principio, ha generado contratos de venta de espacio publicitario.

El impacto de esta fuente es medio. Si bien, la información brindada por Metrolínea indica que por estos conceptos genera ingresos cercanos a los COP40 millones mensuales, esta se limita principalmente a espacios publicitario. Por lo tanto, se mantiene el potencial de explotación del suelo dada el área libre aprovechable en la infraestructura de transporte, donde, bajo el otorgamiento en cobro al superficiario, se pueden generar recursos para el sostenimiento del sistema dado el avalúo del terreno.

### **4.2.2. Mecanismos alternativos adicionales**

Los siguientes mecanismos se encuentran reglamentados en el marco normativo tanto a nivel local del AMB como a nivel nacional, como fuentes por las cuales se pueden generar recursos adicionales de inversión en el sector movilidad. Estos mecanismos se destacan por el Consultor debido a experiencias exitosas en su implementación que permiten identificarlas como fuentes sujetas a estudio de su viabilidad y posible generación de recursos.

#### **Contribución de Valorización**

Mecanismo establecido por el artículo 3 de la Ley 25 de 1921 como *“contribución sobre las propiedades raíces que se benefician con la ejecución de obras de interés público local”*. Es un sistema avanzado y eficaz para la construcción de obras de infraestructura urbanas

y rurales que generen beneficios de interés general para la comunidad, con incrementos en el valor a la propiedad inmobiliaria.

Así, este mecanismo busca hacer partícipes a los propietarios de los inmuebles en la inversión de obras de infraestructura que generen beneficios para la comunidad y que aumenten el valor del inmueble que poseen.

Dadas las experiencias a nivel nacional, se tiene que la contribución de valorización ha sido un mecanismo exitoso de captura de valor y de recuperación de costos de los proyectos de infraestructura en el ámbito territorial, tal como se expone en el documento CONPES 3996 de 2020 que establece los *“Lineamientos de Política para la aplicación e implementación de la Contribución Nacional de Valorización como fuente de pago para la infraestructura nacional”* y que se tiene en la mira como una de las fuentes alternativas de pago total o parcial de la infraestructura en el país.

La viabilidad de este mecanismo es alta. A nivel municipal y metropolitano se han dado múltiples experiencias de contribución de valorización que han sido efectivas para la construcción de infraestructura vial, como lo son el Plan Vial Metropolitano Fase I y Plan Vial Metropolitano Fase II. Recientemente, el acuerdo 075 de 2010 de Bucaramanga decretó el cobro de la Contribución de Valorización para el programa Plan Vial Bucaramanga Competitiva Para el Mejoramiento de la Movilidad.

El mecanismo se encuentra incorporado en el acuerdo 061 de 2010 de Bucaramanga, por medio del cual se expide el Estatuto de la Contribución de Valorización del Municipio de Bucaramanga, y en el artículo 380 del acuerdo 031 de 2019 del Estatuto Tributario de Floridablanca.

De igual manera, la Oficina de Valorización de Bucaramanga ha destacado en reuniones que la comunidad del AMB presenta una aceptación general al cobro de este mecanismo y que debe ser incluido en los análisis de generación de recursos para la actualización del Plan Maestro de Movilidad.

Sin embargo, se debe destacar que la viabilidad final de ejecución del mecanismo debe estar atada al beneficio real que se genere por las obras que busquen financiarse por medio de la contribución.

El impacto de este mecanismo es alto. El Estatuto de la Contribución de Valorización del Municipio de Bucaramanga define como base gravable el costo de la obra con una adición del 20% para gastos de distribución, recaudo y demás gastos administrativos generados por el mecanismo. Por su parte, el artículo 404 del Estatuto Tributario de Floridablanca define para el municipio la base gravable como el costo de la obra con una adición del 30% para los otros gastos del mecanismo.

Ahora bien, para la definición de la generación de recursos del mecanismo se debe reconocer la capacidad de pago de la población y el beneficio final de la obra amparada. Estos dos limitan la base gravable en tanto el recaudo debe reconocer las condiciones socioeconómicas de la comunidad y el valor agregado que genera la infraestructura.

En este punto, se destaca el estudio de factibilidad para el cobro por el sistema de contribución de valorización del Plan Vial Bucaramanga Competitiva para el Mejoramiento de la Movilidad, realizado por la Universidad Industrial de Santander en el 2013<sup>20</sup>. Como

---

<sup>20</sup> Universidad Industrial de Santander. *Elaboración del estudio de factibilidad y actividades complementarias requeridas para el cobro por el sistema de contribución de valorización del plan vial Bucaramanga competitiva para el mejoramiento de la movilidad. 2013.*

resultado de este se obtuvo que la capacidad de pago de la población sujeta la contribución supera en un 68% los costos de las obras propuestas por el plan vial, para un alcance de predios sujetos al cobro cercano al 80% del total de municipio (una capacidad de pago total de COP399.397,9 millones). Así mismo, la cuantificación del beneficio resaltó una relación costo beneficio del 2,1.

Por lo tanto, se puede concluir que como fuente para los proyectos del Plan Maestro de Movilidad la contribución de valorización puede generar la base gravable (100% del costo de la obra más 20% a 30% de costos por administración del recaudo y riego del mecanismo) hasta la capacidad de pago de la población. Esto, dado una adecuada distribución espacial de las obras para beneficiar distintos predios en el espacio metropolitano y la correcta identificación de obras de alto impacto beneficioso para la comunidad.

### **Participación en la plusvalía**

La participación en la plusvalía es el derecho que tienen las entidades territoriales de participar en los aumentos en el valor de los inmuebles por la construcción de infraestructura y acciones urbanísticas. Al igual que la Contribución de Valorización, este mecanismo busca capturar y hacer partícipes a los propietarios de los predios e inmuebles en la inversión de infraestructura de interés general y de beneficio para la comunidad.

La viabilidad de este mecanismo es alta. El municipio de Bucaramanga estableció las normas para la aplicación de la participación en plusvalías mediante el acuerdo 006 de 2012. Así mismo, la participación en la plusvalía se establece en el capítulo 20 del Estatuto Tributario de Floridablanca, adoptado mediante el acuerdo 012 de 2021 de Floridablanca.

La generación de recursos mediante este mecanismo es baja. En el 2020, Bucaramanga tuvo un recaudo nulo por el concepto de participación en Plusvalía, mientras que en el mismo año Floridablanca tuvo un recaudo por COP266 millones.

El efecto final de la plusvalía por obras de interés público, como lo son aquellas relacionadas con la infraestructura vial se captura por medio del cobro del sistema de Contribución de Valorización.

### **Derecho urbanístico – plan de cargas**

La viabilidad de este mecanismo es baja. El decreto 1077 de 2015 el cual reglamenta el Sector Vivienda, Ciudad y Territorio, define cargas para cesión de espacio en el predio sujeto a la construcción de infraestructura vial, motorizada y no motorizada. El artículo 2.2.4.1.5.2. indica que *“Las cargas correspondientes al costo de la infraestructura vial principal y redes matrices de servicios públicos se distribuirán entre los propietarios de toda el área beneficiaria de las mismas y deberán ser recuperados mediante tarifas, contribución de valorización, participación en plusvalía, impuesto predial, o cualquier otro sistema que garantice el reparto equitativo de las cargas y beneficios de las actuaciones y que cumpla con lo dispuesto en el artículo 338 de la Constitución Política. En todo caso, serán a cargo de sus propietarios las cesiones gratuitas y los gastos de urbanización previstos en el artículo anterior.”*

Así, al igual que para la participación en la plusvalía, las cargas correspondientes al costo de la infraestructura vial se capturan por medio del cobro del sistema de Contribución de Valorización.

Igualmente, se debe reconocer que bajo la índole de análisis de desde el enfoque de movilidad del Plan Maestro de Movilidad, los cobros por derecho urbanístico y cargas no



pueden ser estimados adecuadamente en tanto no se pueden generar conclusiones sobre la expansión urbana del territorio y inversión privada en construcción de desarrollo urbano.

### **Concesión**

Las concesiones son un mecanismo mediante el cual se consolida la participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura para brindar un bien y/o servicio público. Así, han sido utilizadas ampliamente a nivel nacional para la construcción de infraestructura vial en carreteras nacionales y regionales, implementación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo, al igual que para la construcción de infraestructura social como equipamientos.

La Ley 80 de 1993 faculta a las entidades estatales para celebrar contratos de concesión *“con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden.”*

Las Asociaciones Público-Privadas son una modalidad de concesión. La Ley 1508 define las Asociaciones Público-Privadas como *“un instrumento de vinculación de capital privado, que se materializan en un contrato entre una entidad estatal y una persona jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes y mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio”*.

La viabilidad de este mecanismo es alta. La modalidad de concesión, amparada por la Ley 80 de 1993 o bajo la modalidad de Asociación Público-Privada de la Ley 1508 de 2012, tiene una reglamentación clara y un alto apetito en el mercado. A nivel internacional, Colombia presenta uno de los más altos niveles de implementación de las modalidades de concesión y de Asociación Público-Privada. Igualmente, si bien Metrolínea ha avanzado en la terminación de los contratos de concesión vigentes, la concepción inicial de la prestación del servicio de operación se realizó mediante esta modalidad (incluido el sistema de recaudo), lo que predispone la experiencia del área metropolitana a la implementación de este mecanismo de financiación.

La generación de recursos de financiación de este mecanismo es alta. La modalidad de concesión permite financiar las obras públicas y prestación de servicios públicos por medio de capital privado, contra pagos por parte de la entidad pública contratante prorrateados en el tiempo a través de vigencias futuras. Esto aliviana el requerimiento inmediato de recursos públicos para el desarrollo de proyectos de movilidad, a la vez que permite fondear los pagos mediante el cobro del servicio prestado, sea por la asignación al privado del recaudo de un peaje como es el caso de la infraestructura vial bajo esta modalidad, o mediante el recaudo de tarifa de cobro al usuario en el servicio de transporte.

### **Factor de calidad en la tarifa para renovación de flota**

La experiencia en el país de programas de chatarrización y renovación de vehículos de transporte público colectivo e individual, se centra en la modernización de la flota que lleve a una prestación del servicio de transporte en condiciones de comodidad, seguridad y

sostenibilidad. La Resolución 4350 de 1998 del Ministerio de Transporte *“Por la cual se establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto”* establece la metodología que deben seguir las autoridades de transporte para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano que servirán de base para fijar las tarifas al usuario. En estas se podrán utilizar otros factores de cálculo que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, siempre que estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente. Guarda como intención la norma, el mejoramiento de la prestación del servicio y, en tal virtud, faculta a través del factor de calidad la fijación de un porcentaje de la tarifa para tal circunstancia.

Es así que en el caso de Medellín y los municipios que conforman el Área Metropolitana del Valle de Aburrá se implementó en el 2004 el “Factor Tarifario de Racionalización para Optimizar la Calidad del Servicio” para la compra de vehículos pertenecientes al transporte público colectivo que se retiran de circulación para la acreditación del índice de Reducción de Sobreoferta. Esta se incorporó a la tarifa al usuario del Servicio de Transporte Público Colectivo de Pasajeros y del servicio del Sistema de Transporte Masivo (Metro), así como de las rutas integradoras. Dichos recursos se administraron a través de un Fondo de Racionalización y una entidad fiduciaria.

Este mecanismo puede tener aplicabilidad si se tiene en cuenta la necesidad de modernizar la flota en el transporte colectivo, integrado e individual, constituyéndose como fuente de recursos. En el estudio de la canasta de costos se encuentra incluido un porcentaje que debe mantener el propietario para la reposición de flota, dentro del componente de recuperación de capital.

En todo caso, se reconoce la renovación de la flota como un proyecto de inversión de recursos privados, donde los propietarios asumen el costo de adquisición de los nuevos vehículos. Esto, contra el recaudo futuro por la generación de recursos orgánicos de primer ámbito mediante el cobro a los usuarios del sistema.

La viabilidad de este mecanismo es media. Si bien a nivel institucional y normativo se ampara bajo la legislación vigente, este mecanismo tiene un fuerte impacto social al reconocer aumentos en la tarifa superiores al ajuste a la inflación para reponer los costos de inversión. Su implementación depende entonces de la adecuada estructuración del mecanismo de ajuste tarifario y su contrapartida en los estudios técnicos frente a la canasta de costos.

La generación de recursos es alta, ya que incentivan la inversión de recursos privados y su subsecuente amortización por cobro a los usuarios del sistema.

### **Estímulos para la modernización energética de los vehículos del sistema de transporte público individual**

En transporte individual, se han creado incentivos para que los vehículos taxis migren a vehículos eléctricos, tal como se tiene la experiencia de la alianza entre las Empresas Públicas de Medellín –EPM y el Municipio de Medellín. En esta, a cambio de la chatarrización del vehículo se entrega un incentivo económico de COP18,3 millones por la compra de cada taxi eléctrico.

Así mismo, la inversión de recursos públicos para la renovación de la flota de transporte individual presenta beneficios contemplados en la Ley 1964 de 2019. Esta promueve el uso

de vehículos eléctricos en Colombia, mediante incentivos tributarios como el descuento del 10% en el SOAT, reducción en el impuesto vehicular y exención de Pico y Placa y Día sin Carro.

Por lo tanto, la viabilidad de implementación de esta medida es alta, ya que se cuenta con reglamentación vigente en la normatividad colombiana. Incentivos económicos como el evidenciado en Medellín por parte de EPM, dependen de la gestión e interacción con las empresas de servicios públicos en función del aumento en la venta de energía eléctrica y la adecuación de estaciones para el recargo de los vehículos.

La generación de recursos por medio de este mecanismo es alta. Los costos de renovación de la flota recaen en inversión de fuentes privadas, amortizadas por medio de los incentivos tributarios y el diseño de reposiciones económicas.

### **Urbanismo Táctico**

El Urbanismo Táctico es un mecanismo para la involucración del sector privado en el desarrollo de planes de movilidad y, en particular, a la población. Este mecanismo hace referencia a la intervención en pequeña escala de espacios existentes, caracterizada normalmente por proyectos necesarios de corto plazo. Estos proyectos son implementados en la modalidad de planes piloto, donde el personal directo de las entidades gubernamentales encargadas, empresas del sector privado o la comunidad realizan construcciones con materiales de bajo costo para evaluar la implementación de nuevos proyectos.

Este mecanismo se articula en el Plan Maestro de Espacio Público de Bucaramanga (Decreto 089 de 2018), el cual contiene un documento complementario denominado Guía complementaria Manual de Espacio Público. Accesibilidad + Urbanismo Táctico.

Desde su estructuración, se contempla al Urbanismo Táctico como una herramienta de gestión social, caracterizada por los procesos emergentes liderados por las comunidades, que se constituye en detonante de las dinámicas sociales y espaciales de la ciudad. En la Guía complementaria se señala que este tipo de estrategias pueden ser promovidas por el Estado, ONG's, los colectivos ciudadanos y la comunidad.

De esta forma, este mecanismo permite a la comunidad apropiarse de la infraestructura de transporte y, en general al sector privado, participar en la implementación de proyectos como la separación de ciclorrutas, atención a intersecciones y demás.

Para este mecanismo se define una generación baja de recursos. Esta medida no representa una inyección directa de recursos para la ejecución e inversión en los proyectos del Plan Maestro de Movilidad. Sin embargo, el Urbanismo Táctico impulsa la participación de del sector privado en la ejecución de proyectos de movilidad y, bajo la modalidad de construcción de bajo costo, permite a su vez reducir los requerimientos de inversión de proyectos pilotos y proyectos de movilidad con un menor impacto fiscal al presupuesto público.

### **Sistemas de bicicletas por desarrollo privado**

Este es un mecanismo de vinculación del sector privado en el desarrollo de proyectos del sector movilidad. El sector privado se ha visto interesado en la participación en los sistemas de bicicletas comunitarias. Internacionalmente, se ha visto como algunos grupos económicos han realizado la prestación de la operación del sistema de bicicletas, donde a cambio logran un alcance publicitario por ubicación de publicidad en bicicletas o estaciones.

Así mismo, se han generado donaciones de bicicletas para el apoyo a la adopción del modo. Este mismo caso se presencié regionalmente mediante la donación de Bavaria de 100 bicicletas a Metrolínea, y la cesión de 25 bicicletas por parte de la Universidad Industrial de Santander.

### **4.2.3. Mecanismos definidos como fuentes para el Plan Maestro de Movilidad**

Los siguientes mecanismos son aquellos identificados por el Consultor como fuente viable de generación de recursos para la inversión en los proyectos del plan. Esta definición parte de forma conjunta del análisis realizado en los literales anteriores para las fuentes identificadas, así como la selección de aquellas fuentes para las que pueden estimarse recursos de una forma acertada. Esto último, según la información que ha podido recolectar el Consultor y con la finalidad de definir recursos que efectivamente pueden ser ejecutados en los proyectos definidos.

Lo anterior, sin perjuicio del estudio detallado de las fuentes alternativas en el plazo de ejecución del Plan para reducir el impacto fiscal sobre los recursos públicos requeridos por los proyectos ante la implementación de mecanismos adicionales.

Los mecanismos alternativos que pueden fondear los proyectos del Plan Maestro de Movilidad mediante la generación de recursos adicionales son:

- Contribución por el servicio de parqueadero fuera de vía
- Estacionamiento en vía
- Áreas con restricción vehicular
- Derecho real accesorio de superficie en infraestructura de transporte
- Contribución de Valorización
- Concesión
- Factor de calidad en la tarifa para renovación de flota
- Estímulos para la modernización energética de los vehículos del sistema de transporte público individual
- Urbanismo Táctico
- Sistemas de bicicletas por desarrollo privado

Estas fuentes serán incluidas en la estrategia de financiación para los proyectos, con el respectivo estudio de factibilidad para su implementación al momento de la ejecución.

#### **Contribución por el servicio de parqueadero fuera de vía**

Se propone la constitución del tributo por uso del servicio de parqueadero fuera de vía por recaudo de los municipios del Área Metropolitana de Bucaramanga. Este tributo tendría como destinación el sostenimiento operacional del Sistema Integrado de Transporte Público a cargo de Metrolínea.

Sobre la base gravable de la tarifa del servicio de parqueadero se cobraría un porcentaje adicional recaudado por los responsables del servicio de parqueaderos, quienes lo transferirían al municipio.

La generación de recursos de esta fuente estaría atada, entonces, a la cantidad de parqueaderos públicos fuera de vía del municipio, las plazas y la rotación de las mismas, contra la tarifa pública a la cual se le incluiría una contribución en el orden del 5% al 10% como fue implementada en Rionegro.

### **Estacionamiento en vía**

Se propone la implementación y expansión del cobro por estacionamiento en vía bajo el sistema de zonas de estacionamiento reguladas. El recaudo en función de esta tasa estaría destinado a la implementación y operación del sistema de parqueaderos en vía propuesto por el Plan de Parqueaderos. Los excedentes de este recaudo serían destinados al sostenimiento operacional del Sistema Integrado de Transporte Público.

Como se ha definido en los acuerdos municipales, la tarifa por hora de esta fuente no debe ser inferior al promedio de la tarifa horaria de los establecimientos de parqueaderos públicos fuera de vía.

### **Áreas con restricción vehicular**

El municipio de Bucaramanga actualmente implementa la medida de Pico y Placa para la restricción vehicular. Sin embargo, esta medida no incluye la modalidad de pago voluntario por tránsito. Por lo tanto, se propone la inclusión de este pago dentro de la restricción vehicular para la generación de recursos adicionales.

En Bogotá se propone para esta medida un pago para distintos periodos de tiempo:

- Un día: COP51.700
- Un mes: COP413.200
- Seis meses: COP2.066.200

El potencial de generación de recursos de este mecanismo se estima a partir de los resultados de la medida de Pico y Placa solidario en Bogotá, como experiencia nacional del cobro por acceso a áreas con restricción vehicular. Según la información más reciente divulgada por la alcaldía de Bogotá, entre el 11 de enero y 5 de mayo de 2022 se recaudó un total de COP60.000 millones por el cobro solidario. Esto equivale a un total de COP546,32 millones diarios y, según las cifras del censo poblacional del DANE de 7'412.566 habitantes para Bogotá, se calcula un total de COP71 diarios por habitante.

Así, según la población de Floridablanca de 291.935 habitantes, se estima para el municipio un recaudo diario de COP20,73 millones. Esto equivale finalmente a un recaudo anual de COP7.563,83 millones (2021=100) para una estimación de COP121.053,36 millones (2021=100) en la línea de ejecución del Plan Maestro de Movilidad.

**TABLA 109. RECAUDO ANUAL ESTIMADO POR EL COBRO POR ACCESO A ÁREAS CON RESTRICCIÓN VEHICULAR EN MMCP (2021=100)**

Año	Floridablanca
2022	\$ 7.565,83
2023	\$ 7.565,83
2024	\$ 7.565,83
2025	\$ 7.565,83
2026	\$ 7.565,83
2027	\$ 7.565,83
2028	\$ 7.565,83
2029	\$ 7.565,83
2030	\$ 7.565,83



Año	Floridablanca
2031	\$ 7.565,83
2032	\$ 7.565,83
2033	\$ 7.565,83
2034	\$ 7.565,83
2035	\$ 7.565,83
2036	\$ 7.565,83
2037	\$ 7.565,83
<b>Total</b>	<b>\$ 121.053,36</b>

Fuente: Elaboración propia a partir del recaudo del Pico y Placa solidario en Bogotá

### **Derecho real accesorio de superficie en infraestructura de transporte**

El arrendamiento de espacios en la infraestructura del sistema de transporte permite la generación de recursos adicionales. Estos serían recaudados por el Ente Gestor y serían destinados al sostenimiento operacional del sistema.

Actualmente, Metrolínea mantiene contratos para el arrendamiento de espacios para ubicación de antenas de telecomunicaciones y de publicidad. Sin embargo, como Ente Gestor, en asociación y coordinación con los entes territoriales dueños del sistema, debe propender por la materialización de mayores ingresos por el concepto de otorgamiento por cobro del área aprovechable en la infraestructura de transporte para la explotación comercial a riesgo de un privado, dado su potencial inmobiliario.

Los recursos generados por esta fuente se proyectan a partir del estado actual del recaudo de Metrolínea por este concepto. Así, se estiman ingresos por COP40 millones mensuales, sujetos a un mayor valor en función de la gestión del Ente Gestor y los entes territoriales dueños del sistema. Ahora bien, la implementación de esta medida conlleva a una extensión en el funcionamiento del ente gestor, de forma tal que estructure proyectos inmobiliarios en conjunción con las limitaciones del Plan de Ordenamiento Territorial, para aprovechar el desarrollo y explotación inmobiliaria en la infraestructura de transporte.

### **Contribución de Valorización**

La Contribución de Valorización se viabiliza como mecanismo para la generación de recursos de inversión importantes para obras de infraestructura. Este mecanismo hace partícipes en la financiación de los proyectos a los propietarios de inmuebles que eventualmente se beneficiarán por la valorización de estos. Igualmente, se constituye en una medida socialmente equitativa pues predispone como sujeto pasivo del recaudo a propietarios de inmuebles, quienes en tal posición se consideran con capacidad económica. Así mismo, el valor de la contribución se puede diseñar con un enfoque de estratificación, por medio del cual se considera la capacidad diferencial entre distintos niveles socioeconómicos.

La base gravable definida para la contribución corresponde al costo total de las obras más un porcentaje para la administración y distribución del recaudo. Sin embargo, este cobro se encuentra limitado normativamente por la cuantificación del beneficio real de la obra y por la capacidad de pago de la población.

La estimación de recursos disponibles por esta fuente se centra en la capacidad de pago de la población. Como se evidencia en el estudio de factibilidad adelantado para el Plan Vial Bucaramanga Competitiva para el Mejoramiento de la Movilidad<sup>21</sup>, el beneficio de obras de infraestructura de interés general e impacto en la movilidad es 2 veces el costo de las

<sup>21</sup> Universidad Industrial de Santander. Elaboración del estudio de factibilidad y actividades complementarias requeridas para el cobro por el sistema de contribución de valorización del plan vial Bucaramanga competitiva para el mejoramiento de la movilidad. 2013.

pobras, sin perjuicio de los estudios de factibilidad que se realicen para los proyectos propuestos con esta fuente de financiación. Por lo tanto, el limitante principal de esta fuente se convierte en la capacidad de pago.

Para estimar la capacidad de pago y los recursos disponibles por la Contribución de Valorización, se sigue la metodología definida por el estudio del Plan Vial Bucaramanga Competitiva. Este es un estudio reciente que derivó en la ejecución exitosa del riego, con un recaudo efectivo cercano al 80% del total durante los primeros 3 años del plazo de pago, como lo resaltó la Oficina de Valorización de Bucaramanga en reuniones sostenidas sobre la fuente.

El estudio realizado para Bucaramanga define cobros diferenciados para predios residenciales y no residenciales.

El cobro para predios residenciales se basa en los ingresos promedio por estrato, los cuales se definen así para Bucaramanga:

**TABLA 110. INGRESOS PROMEDIO DE HOGARES DE BUCARAMANGA POR ESTRATO EN SALARIOS  
MINIMOS MENSUALES LEGALES VIGENTES**

Estrato	Ingreso base (SMMLV)
1	1
2	1
3	2
4	4
5	7
6	10

*Fuente: Estudio de factibilidad para el cobro por el sistema de contribución de valorización del plan vial Bucaramanga competitiva para el mejoramiento de la movilidad*

El cobro por la contribución se define entonces como el 20% del rubro de otros gastos, según su ponderación en el Índice de Precios al Consumidor. Según la metodología de cálculo de DANE<sup>22</sup>, este tiene una ponderación del 5,36%, por lo que la contribución tendría una participación del 1,07% sobre los ingresos mensuales de los predios residenciales (este valor es similar a la participación del servicio de gas en el IPC, el cual es del 1,02%). Esto equivale a un cobro mensual por COP10.720 por SMMLV, sobre la base de COP1 millón para el Salario Mínimo Mensual Legal Vigente del 2022<sup>23</sup>.

El total de predios y la división por estratos se toma de la información reportada por la Superintendencia de Servicios Públicos en el Sistema Único de Información de Servicios Públicos.

**TABLA 111. CAPACIDAD DE PAGO ANUAL DE PREDIOS RESIDENCIALES DE FLORIDABLANCA POR ESTRATO  
EN MMCOP (2021=100)**

Estrato	Predios	%	Capacidad mensual por predio (COP)	Capacidad anual Total (mmCOP)
1	13.398	14,35%	\$ 10.720,00	\$ 1.723,52
2	32.223	34,51%	\$ 10.720,00	\$ 4.145,17
3	23.408	25,07%	\$ 21.440,00	\$ 6.022,41

<sup>22</sup> DANE. Ponderaciones nuevo IPC según divisiones. Sitio web: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-actualizacion-metodologica-2019/ipc-ponderadores>

<sup>23</sup> Banco de la República. Salarios – Serie histórica. 2022.

Estrato	Predios	%	Capacidad mensual por predio (COP)	Capacidad anual Total (mmCOP)
4	14.803	15,85%	\$ 42.880,00	\$ 7.617,03
5	8.158	8,74%	\$ 75.040,00	\$ 7.346,12
6	1.384	1,48%	\$ 107.200,00	\$ 1.780,38
<b>Total</b>	<b>93.374</b>	<b>100%</b>	<b>\$ 30.766,47</b>	<b>\$ 28.634,62</b>

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult a partir del estudio de factibilidad para el cobro por el sistema de contribución de valorización del plan vial Bucaramanga competitiva para el mejoramiento de la movilidad

La capacidad de pago para los predios no residenciales se estima con un porcentaje del 0,5% sobre el promedio mensual de ventas para cada tipo de uso. Este monto se actualiza con respecto al presentado en el estudio del 2013 con el crecimiento en el valor agregado para Bucaramanga entre los años 2013 a 2019, la cual es la última vigencia para la cual el DANE ha presentado esta información<sup>24</sup>. Así, el cálculo de la capacidad mensual aumenta en un 51,62%. La participación de cada actividad se asume constante entre ambos periodos de tiempo. La cantidad de predios de actividades económicas se actualiza sobre la base de las cantidades de empresas registradas en la Cámara de Comercio, obtenida a partir de del registro en la plataforma Compite 360.

**TABLA 112. CAPACIDAD DE PAGO ANUAL DE PREDIOS DE USO NO RESIDENCIAL EN MMCOP (2021=100)**

Actividad	Floridablanca	
	Predios	Capacidad total por año (mmCOP)
Servicios	3527	\$ 5.814,85
Comercial	6772	\$ 13.262,16
Industrial	426	\$ 1.665,12
Financiero	50	\$ 123,87
Educación	26	\$ 32,65
Lotes	564	\$ 1.278,81
	<b>11367</b>	<b>\$ 22.177,47</b>

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult a partir del estudio de factibilidad para el cobro por el sistema de contribución de valorización del plan vial Bucaramanga competitiva para el mejoramiento de la movilidad

El recaudo por esta fuente se proyecta constante en el tiempo, para evitar sobreestimar el crecimiento en la capacidad de pago de la comunidad. Esta proyección presenta la capacidad de pago total a la que se puede acceder por el mecanismo de Contribución de Valorización, atado a la proposición de proyectos que beneficien al total de predios de ambos municipios.

**TABLA 113. CAPACIDAD DE PAGO ANUAL TOTAL POR CONTRIBUCIÓN DE VALORIZACIÓN EN MMCOP (2021=100)**

Año	Floridablanca
2022	\$ 50.812
2023	\$ 50.812
2024	\$ 50.812
2025	\$ 50.812
2026	\$ 50.812
2027	\$ 50.812
2028	\$ 50.812
2029	\$ 50.812
2030	\$ 50.812
2031	\$ 50.812
2032	\$ 50.812
2033	\$ 50.812
2034	\$ 50.812
2035	\$ 50.812
2036	\$ 50.812
2037	\$ 50.812

<sup>24</sup> DANE. Cuentas nacionales departamentales – Valor Agregado por municipio (2011-2019). 2021.

Año	Floridablanca
Total	\$ 812.993

*Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult a partir del estudio de factibilidad para el cobro por el sistema de contribución de valorización del plan vial Bucaramanga competitiva para el mejoramiento de la movilidad*

### **Concesión**

El mecanismo de concesión se viabiliza como mecanismo de financiación para el desarrollo de proyectos de infraestructura y prestación de servicios de movilidad. Si bien este mecanismo no presenta una generación directa de recursos, permite consolidar la inversión privada en los proyectos propuestos del Plan Maestro de Movilidad. Así mismo, se logra una adecuada asignación de riesgos entre el sector privado y el sector público, lo cual supone una mejora en la competitividad bajo la administración privada del bien sujeto a los pagos condicionados por el correcto cumplimiento del servicio.

Los recursos generados por este mecanismo corresponden a la inversión privada para la ejecución de aquellos proyectos en los cuales se defina la concesión en la estrategia de financiación. Así mismo, para estos proyectos se evalúa la generación de recursos para amortizar la inversión del privado mediante la explotación comercial del servicio o la infraestructura, como lo representa el cobro de un “peajito social” para el caso de concesiones para el mejoramiento de vías interurbanas, la tarifa al usuario por el servicio de transporte o el cobro por el servicio de estacionamiento, entre otros.

En todo caso, la aplicación de la concesión está sujeta a la revisión de su viabilidad y justificación en los estudios de estructuración de los proyectos particulares. La involucración del sector privado en el desarrollo de un bien público busca una adecuada distribución de riesgos entre las partes. Por lo tanto, para poder consolidar la concesión o Asociación Público-Privada, se debe cumplir con el requerimiento final del Valor Por Dinero, como se define en la Resolución 3656 de 2012 y se expone en la Nota Técnica 2 del Departamento Nacional de Planeación.

### **Factor de calidad en la tarifa de transporte**

Este mecanismo permite la recuperación de la inversión en la flota vehicular mediante un aumento en el recaudo de ingresos de primer ámbito por el cobro del servicio de transporte en la tarifa al usuario. Así mismo, se incentiva la inversión privada por parte de los propietarios de vehículos del Sistema de Transporte Colectivo, por la autorización de un mayor cobro para recuperar su costo de capital.

La generación de recursos de este mecanismo debe ser analizada mediante un estudio de evaluación de la canasta de costos del sistema de transporte. En todo caso, para la implementación del aumento en la tarifa del sistema por el factor de calidad se debe reconocer el impacto social por la inconformidad de la medida.

Una modalidad viable de aplicación corresponde a la evidenciada en el “Factor Tarifario de Racionalización para Optimizar la Calidad del Servicio” del Valle de Aburrá, donde el aumento tarifario por el factor de calidad para la renovación de la flota de transporte público se encajó con la actualización anual de la tarifa en función de la inflación. Así, se logró un aumento real en la tarifa con bajo impacto social.

### **Estímulos para la modernización energética de los vehículos del sistema de transporte público individual**

Los estímulos tributarios se encuentran en pie para la renovación de la flota de transporte individual, enmarcados en la Ley 1964 de 2019. Mediante la inducción y presentación de

tales incentivos a los prestadores del servicio, se puede incentivar la inversión privada en la renovación de la flota para la modernización energética en la tecnología de propulsión.

Así mismo, en cabeza de las entidades públicas y la autoridad de transporte, se pueden generar incentivos económicos mediante convenios con las empresas prestadoras de servicios públicos como el eléctrico, el cual se evidencia en la alianza de EPM con el municipio de Medellín para la compra de vehículos de combustión para chatarrización, a cambio de generar recursos para la inversión en vehículos eléctricos.

### **Urbanismo Táctico**

Se propone el Urbanismo Táctico como un mecanismo para el desarrollo de pruebas piloto para la posterior implementación de proyectos de movilidad. Este mecanismo debe ser adoptado por las entidades gubernamentales para realizar pruebas piloto a bajo costo, mediante el uso de materiales y procesos de bajo costo en intervenciones como demarcación vial, separación de ciclorrutas y construcción de estaciones de transporte público.

Dada su funcionalidad, este mecanismo no se postula como estrategia en las fuentes de financiación expuestas para cada uno de los proyectos. Sin embargo, representa un mecanismo importante para impulsar la participación del sector privado en la movilidad y en general vincular la participación ciudadana como enfoque del Plan Maestro de Movilidad.

El Urbanismo Táctico debe articularse con el desarrollo de espacio público, y manejarse sobre lo contemplado en la Guía complementaria Manual de Espacio Público Accesibilidad + Urbanismo Táctico del Plan Maestro de Espacio Público de Bucaramanga.

Así mismo mediante el desarrollo del personal propio de las entidades gubernamentales y la constante interacción con el sector privado y la comunidad, se pueden identificar y generar nuevos proyectos que impacten la movilidad a un bajo costo, para ser evaluados y posteriormente implementados a largo plazo.

### **Sistemas de bicicletas por desarrollo privado**

Este mecanismo se viabiliza para la involucración del capital privado la prestación de servicios de sistemas de bicicletas públicas. Como se ha visto a nivel internacional, la inversión privada de capital en adquisición de bicicletas y en la operación del sistema se puede recuperar mediante la monetizar la infraestructura de las estaciones y el espacio disponible en el vehículo por la venta de publicidad.

Así mismo, se debe incentivar el apoyo de distintas entidades, como se evidenció en la donación de Bavaria de bicicletas al sistema, y el apoyo por parte de la Universidad Industrial de Santander.

## **4.3. Costos del plan**

En esta sección se presentan los costos del Plan Maestro de Movilidad del municipio de Floridablanca. Estos costos corresponden a las acciones expuestas por los distintos proyectos presentados anteriormente.

El costo de los proyectos se ha definido a partir de un ejercicio de análisis financiero, donde se evalúan las metas para cada uno de ellos. El cálculo final del costo por proyecto se estima según el costo unitario de la acción en particular, sea un estudio, diagnóstico o implementación de la alternativa, a partir del análisis de proyectos comparables y la experiencia propia del equipo Consultor. **Estos costos obedecen a estimaciones**



**preliminares que finalmente serán ajustadas durante los estudios requeridos por la alternativa.**

Los costos son proyectados en el corto, mediano y largo plazo según las metas definidas por cada proyecto. Los costos para las actividades transversales de carácter metropolitano atienden a un ejercicio de costo generalizado para el área metropolitana de Bucaramanga, donde cada municipio aporta los recursos necesarios para su ejecución. Esta participación se define, en principio, en función de la población de cada municipio. Según las estimaciones vigentes de población por el censo del DANE, se asume entonces una participación de Floridablanca del 24,2% en tales acciones.

Para las actividades donde, dada la información recibida y el análisis del equipo Consultor, no se pueden realizar estimaciones sobre el detalle de la intervención requerida (por ejemplo, las obras civiles que serán requeridas para las intervenciones de corredores peatonales, ciclorrutas o implementaciones de corredores estratégicos de transporte público) los cuales se definen en los estudios de preinversión de las alternativas, se toman como caso base las obras civiles de mayor complejidad. Así, se tiene un caso ácido de costo para tales proyectos, que al momento de ser ejecutados pueden representar un menor valor.

El cálculo discriminado para los distintos proyectos se presenta en el Anexo 03. Costos de los proyectos. En este anexo se presentan los costos unitarios estimados para las acciones requeridas por los proyectos, los cuales incluyen costo de intervención por kilómetro de infraestructura vial y de transporte no motorizado, costos estimados para la construcción de infraestructura de paraderos, precios de mercado de adecuaciones de carriles de transporte público, entre otros.

En particular, se tuvieron como fuente de estimación de costos unitarios a: el análisis de costos unitarios del Instituto de Desarrollo Urbano, información de la plataforma Construdata, información de contratación de la plataforma SECOP II, estimaciones por cantidad de personal requerido a partir del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente, estudios de remuneración de Sistemas Integrados de Transporte Masivo por canasta de costos y experiencia propia del equipo consultor. Estos costos fueron ajustados a las características propias de la infraestructura y ubicación geográfica del área metropolitana, según las cantidades e indicadores definidos en las fichas técnicas de los proyectos.

A continuación, se presentan los costos totalizados para los cortes temporales de corto, mediano y largo plazo.

**TABLA 114. COSTOS DE LOS PROYECTOS DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD DE FLORIDABLANCA EN MMCOP (2021=100)**

ID	Proyecto	Total	Corto plazo	Mediano plazo	Largo plazo
P1A	Formular e implementar el modelo de control y regulación del transporte y tránsito	\$ 3.866,21	\$ 1.288,74	\$ 1.288,74	\$ 1.288,74
P1B	Mejores y más efectivos métodos de detección, control y sanción en el control de emisiones	\$ 97,11	\$ 32,37	\$ 32,37	\$ 32,37
P1C	Gestionar acciones que aporten a la eficiencia y eficacia de los instrumentos de planificación y la regulación en movilidad	\$ 379,86	\$ 0,00	\$ 189,93	\$ 189,93
P2A	Fortalecimiento del Comité Metropolitano de Movilidad sostenible para una movilidad inclusiva y segura	\$ 315,12	\$ 72,72	\$ 121,20	\$ 121,20
P3A	Protocolos de abordaje para la atención y prevención de situaciones de violencia en la cadena de la movilidad	\$ 2.520,98	\$ 581,76	\$ 969,61	\$ 969,61
P3B	Mecanismos físicos y virtuales para denuncia de casos de acoso entorno a la movilidad	\$ 4.726,84	\$ 1.090,81	\$ 1.818,01	\$ 1.818,01
P4A	Elementos de accesibilidad universal en las obras de construcción y recuperación de andenes de los corredores principales de la red peatonal.	\$ 5.580,82	\$ 51,36	\$ 2.764,73	\$ 2.764,73

ID	Proyecto	Total	Corto plazo	Mediano plazo	Largo plazo
P4B	Implementación de módulos peatonales y dispositivos sonoros en intersecciones semaforicas	\$ 2.303,38	\$ 555,03	\$ 1.359,83	\$ 388,52
P4C	Implementación de elementos de soporte para la movilidad vertical	\$ 412,65	\$ 41,26	\$ 165,06	\$ 206,32
P5A	Señalética clara, visible, incluyente e integrada	\$ 87,92	\$ 17,92	\$ 43,68	\$ 26,32
P7A	Implementar iluminación pública orientada a la seguridad de peatones y ciclistas	\$ 7.092,60	\$ 1.541,87	\$ 1.541,87	\$ 4.008,86
P7B	Zonas 30 o de tránsito calmado	\$ 15,05	\$ 3,47	\$ 5,79	\$ 5,79
P7C	Zonas escolares seguras	\$ 76,12	\$ 19,03	\$ 19,03	\$ 38,06
P7E	Transformación de pasos elevados en pasos seguros a nivel	\$ 3.086,63	\$ 3.086,63	\$ 0,00	\$ 0,00
P8A	Arborización de calles	\$ 3.453,70	\$ 64,20	\$ 1.666,97	\$ 1.722,53
P9A	Infraestructura de transporte como elemento para reverdecer el espacio público	\$ 5.986,71	\$ 96,56	\$ 2.896,80	\$ 2.993,36
P11A	Diseño e implementación de corredores estratégicos para el Transporte Público	\$ 32,00	\$ 4,92	\$ 14,77	\$ 12,31
P11B	Construir, mantener y/o adecuar la red de paraderos del Transporte Público para que sean accesibles y seguros	\$ 264,86	\$ 72,65	\$ 92,79	\$ 99,42
P12D	Mejorar el servicio de TP con una red de cables aéreos.	\$ 136.058,61	\$ 110,84	\$ 498,77	\$ 135.449,00
P14B	Puntos de intercambio modal	\$ 5.074,60	\$ 1.691,53	\$ 1.691,53	\$ 1.691,53
P14C	Cicloestacionamientos articulados con la red de infraestructura de transporte público	\$ 70,03	\$ 21,01	\$ 21,01	\$ 28,01
P14D	Zonas amarillas	\$ 187,36	\$ 93,68	\$ 46,84	\$ 46,84
P16A	Unidad Metropolitana de Seguridad Vial	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
P16B	Alianzas estratégicas para el conocimiento, la innovación y las buenas prácticas	\$ 13,77	\$ 13,77	\$ 0,00	\$ 0,00
P17B	Planes de Seguridad Vial	\$ 470,66	\$ 294,16	\$ 88,25	\$ 88,25
P17C	Programa de gestión de la velocidad	\$ 36,38	\$ 36,38	\$ 0,00	\$ 0,00
P17D	Lineamientos técnicos para la Seguridad vial	\$ 129,82	\$ 64,91	\$ 64,91	\$ 0,00
P18A	Intervención de lugares críticos	\$ 641,25	\$ 213,75	\$ 213,75	\$ 213,75
P19A	Armonizar el estado de las competencias entre entidades para mejorar el desempeño de la autoridad de transporte	\$ 10,26	\$ 10,26	\$ 0,00	\$ 0,00
P20A	Modificación de estructuras organizacionales	\$ 19,07	\$ 19,07	\$ 0,00	\$ 0,00
P21A	Armonizar los instrumentos de planificación a nivel municipal con los fines del desarrollo del territorio metropolitano	\$ 48,00	\$ 16,00	\$ 16,00	\$ 16,00
P21B	Implementar mecanismos de financiamiento para la sostenibilidad del sistema de movilidad	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
P21C	Promover con el sector privado la implementación de proyectos de movilidad	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
P23A	Cultura vial para la promoción de la movilidad inclusiva y segura	\$ 6.302,45	\$ 1.454,41	\$ 2.424,02	\$ 2.424,02
P23B	Participación y gestión social para la movilidad, inclusiva y segura	\$ 8.605,27	\$ 1.818,01	\$ 3.393,63	\$ 3.393,63
P24A	Red Vial de Carga	\$ 1.077,16	\$ 153,88	\$ 276,98	\$ 646,30
P24B	Optimizar la operación de centros logísticos y su infraestructura especializada	\$ 131,77	\$ 131,77	\$ 0,00	\$ 0,00
P24C	Optimizar distribución de carga local y la Microdistribución en zonas de tránsito restringido	\$ 117,52	\$ 117,52	\$ 0,00	\$ 0,00
P25A	Fomentar articulación de actores de la logística de carga	\$ 3,12	\$ 1,56	\$ 0,00	\$ 1,56
P27A	Red vial de interacción regional y nacional	\$ 24.045,16	\$ 24.045,16	\$ 0,00	\$ 0,00
P27B	Anillos perimetrales / Circunvalar urbana	\$ 64.506,68	\$ 52.547,95	\$ 3.854,36	\$ 8.104,37
P27C	Red de conexión metropolitana	\$ 58.706,92	\$ 10.316,00	\$ 38.464,48	\$ 9.926,44
P27D	Red arterial con carácter metropolitano	\$ 13.790,35	\$ 1.645,40	\$ 12.144,95	\$ 0,00
P27E	Intersecciones viales	\$ 2.327,65	\$ 1.269,63	\$ 846,42	\$ 211,60
P28B	Sistema de monitoreo, gestión y control del tránsito	\$ 1.702,00	\$ 700,82	\$ 1.001,17	\$ 0,00
P29B	Sistema de monitoreo, gestión y control de flota	\$ 47,71	\$ 47,71	\$ 0,00	\$ 0,00
P30A	Sistema dispositivo captura de información en sistema público de bicicletas	\$ 541,27	\$ 186,64	\$ 153,98	\$ 200,64
P31A	Expandir el área de cobertura del Sistema de Bicicletas Públicas	\$ 56,02	\$ 14,01	\$ 21,01	\$ 21,01
P31B	Complementar el sistema público de Bicicletas con otros modos alternativos.	\$ 58,18	\$ 58,18	\$ 0,00	\$ 0,00
P32A	Diseño e implementación de la Red caminable principal	\$ 9.970,96	\$ 3.063,37	\$ 2.252,48	\$ 4.655,12
P33A	Diseño e implementación de la red de ciclorredes metropolitanas	\$ 26.898,55	\$ 7.471,82	\$ 7.471,82	\$ 11.954,91
P33B	Diseño de cicloparqueaderos en el espacio público	\$ 105,05	\$ 28,01	\$ 28,01	\$ 49,02
P33C	Gestión de cicloparqueaderos en estacionamientos privados	\$ 186,54	\$ 62,75	\$ 61,90	\$ 61,90

ID	Proyecto	Total	Corto plazo	Mediano plazo	Largo plazo
P33D	Diseño e implementación de cicloinfraestructura complementaria	\$ 49.317,28	\$ 13.078,96	\$ 13.075,69	\$ 23.162,64
P34A	Plan maestro de estacionamientos	\$ 2.308,55	\$ 163,55	\$ 1.695,00	\$ 450,00
P34B	Parqueaderos disuasorios	\$ 4.011,87	\$ 11,87	\$ 4.000,00	\$ 0,00
P35A	Vehículo compartido	\$ 19,67	\$ 19,67	\$ 0,00	\$ 0,00
<b>Total</b>	<b>Total</b>	<b>\$ 457.896,07</b>	<b>\$ 129.615,33</b>	<b>\$ 108.798,12</b>	<b>\$ 219.482,62</b>

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

Adicional a estos, bajo el marco del Plan Maestro Metropolitano de movilidad, se encuentran algunos proyectos no incluidos en el plan de orden municipal. Tales proyectos corresponden a acciones metropolitanas por la cesión de la autoridad de transporte al Área Metropolitana de Bucaramanga y por la gestión del SITM por parte de Metrolínea. Siendo estas entidades las ejecutoras de estos proyectos, se mantiene la responsabilidad del municipio por atender su financiación mediante acuerdos de cofinanciación. Así, sobre los proyectos de orden metropolitano se estima una participación de Floridablanca sobre los costos en función del porcentaje de la población total del área metropolitana, equivalente a 24,2%. Esta participación debe ser ajustada en la fase de reinversión de los proyectos por el beneficio y responsabilidad directa al límite del territorio del municipio.

**TABLA 115. COSTOS DE LOS PROYECTOS DEL PLAN MAESTRO METROPOLITANO DE MOVILIDAD QUE DEBE ASUMIR EL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA EN MMCOP (2021=100)**

ID	Proyecto	Total	Corto plazo	Mediano plazo	Largo plazo
P6A	Vehículos accesibles.	\$ 4.375,50	\$ 720,67	\$ 1.106,74	\$ 2.548,09
P7D	Sistema de gestión del espacio público	\$ 68,11	\$ 0,00	\$ 34,06	\$ 34,06
P10A	Plan de reposición de flota transporte público colectivo y masivo	\$ 338.295,57	\$ 67.369,83	\$ 135.068,29	\$ 135.857,45
P10B	Plan de reposición de flota transporte público individual	\$ 189.108,21	\$ 127.054,51	\$ 42.204,61	\$ 19.849,09
P12A	Reingeniería del sistema de transporte público de pasajeros	\$ 228,16	\$ 228,16	\$ 0,00	\$ 0,00
P12B	Tarifa diferencial gestión de la demanda	\$ 38,34	\$ 38,34	\$ 0,00	\$ 0,00
P13A	Estudio caracterización Transporte ilegal para el AMB	\$ 90,06	\$ 60,04	\$ 30,02	\$ 0,00
P13B	Medidas de control evasión	\$ 24,71	\$ 16,47	\$ 8,24	\$ 0,00
P15A	Implementación de PortaBicicletas en vehículos de Transporte Público	\$ 15,32	\$ 3,83	\$ 3,83	\$ 7,66
P17A	La seguridad vial y la visión cero como un hecho Metropolitano	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
P19B	Adopción de políticas que rigen el SITM	\$ 47,44	\$ 47,44	\$ 0,00	\$ 0,00
P20B	Creación y conformación del Consejo Metropolitano de Movilidad	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
P20C	Fortalecimiento de la Oficina de la bicicleta desde el AMB.	\$ 175,55	\$ 175,55	\$ 0,00	\$ 0,00
P22A	Formulación del Plan de género para el AMB	\$ 836,29	\$ 181,80	\$ 327,24	\$ 327,24
P26A	Estructuración operacional del servicio público mixto de pasajeros.	\$ 162,52	\$ 81,26	\$ 40,63	\$ 40,63
P28A	Estructuración e implementación del sistema inteligente local de infraestructura, tránsito y transporte (SILITT)	\$ 520,69	\$ 47,34	\$ 473,35	\$ 0,00
P28C	Implementación de información interactiva dirigida a los usuarios de los diferentes modos de transporte	\$ 80,78	\$ 8,08	\$ 72,70	\$ 0,00
P29A	Servicios de provisión de información en el transporte público	\$ 7.497,11	\$ 3.123,80	\$ 2.186,66	\$ 2.186,66
P30B	Taxi inteligente	\$ 8.839,49	\$ 53,92	\$ 4.392,79	\$ 4.392,79
<b>Total</b>	<b>Total</b>	<b>\$ 550.403,84</b>	<b>\$ 199.211,03</b>	<b>\$ 185.949,15</b>	<b>\$ 165.243,66</b>

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

En los costos de orden metropolitano se resaltan los relacionados con inversión en renovación de flota, los cuales se incluyen en los proyectos 10A y 10B. Dado el tipo del sistema de transporte, la inversión corresponde a recursos privados los cuales recaen sobre los propietarios de la flota para el transporte público colectivo y transporte público individual, mientras que el verdadero costo público se evidencia en la flota del Sistema Integrado de Transporte Masivo. Así, en el análisis de costos no se incluyen los costos del proyecto 10B (flota de transporte público individual) y solo se incluye el 23% del P10A que equivale al

porcentaje de la flota del SITM frente a la del transporte público colectivo. De acuerdo con esto, son los siguientes costos los que se ven reflejados en el impacto fiscal sobre los recursos públicos de Floridablanca:

**TABLA 116. COSTOS DE LOS PROYECTOS DEL PLAN MAESTRO METROPOLITANO DE MOVILIDAD CON IMPACTO SOBRE LOS RECURSOS DEL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA EN MMCOP (2021=100)**

ID	Proyecto	Total	Corto plazo	Mediano plazo	Largo plazo
P6A	Vehículos accesibles.	\$ 4.375,50	\$ 720,67	\$ 1.106,74	\$ 2.548,09
P7D	Sistema de gestión del espacio público	\$ 68,11	\$ 0,00	\$ 34,06	\$ 34,06
P10A	Plan de reposición de flota transporte público colectivo y masivo	\$ 77.587,80	\$ 15.445,77	\$ 30.891,53	\$ 31.250,50
P10B	Plan de reposición de flota transporte público individual	\$ 0,00			
P12A	Reingeniería del sistema de transporte público de pasajeros	\$ 228,16	\$ 228,16	\$ 0,00	\$ 0,00
P12B	Tarifa diferencial gestión de la demanda	\$ 38,34	\$ 38,34	\$ 0,00	\$ 0,00
P13A	Estudio caracterización Transporte ilegal para el AMB	\$ 90,06	\$ 60,04	\$ 30,02	\$ 0,00
P13B	Medidas de control evasión	\$ 24,71	\$ 16,47	\$ 8,24	\$ 0,00
P15A	Implementación de PortaBicicletas en vehículos de Transporte Público	\$ 15,32	\$ 3,83	\$ 3,83	\$ 7,66
P17A	La seguridad vial y la visión cero como un hecho Metropolitano	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
P19B	Adopción de políticas que rigen el SITM	\$ 47,44	\$ 47,44	\$ 0,00	\$ 0,00
P20B	Creación y conformación del Consejo Metropolitano de Movilidad	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
P20C	Fortalecimiento de la Oficina de la bicicleta desde el AMB.	\$ 175,55	\$ 175,55	\$ 0,00	\$ 0,00
P22A	Formulación del Plan de género para el AMB	\$ 836,29	\$ 181,80	\$ 327,24	\$ 327,24
P26A	Estructuración operacional del servicio público mixto de pasajeros.	\$ 162,52	\$ 81,26	\$ 40,63	\$ 40,63
P28A	Estructuración e implementación del sistema inteligente local de infraestructura, tránsito y transporte (SILITT)	\$ 520,69	\$ 47,34	\$ 473,35	\$ 0,00
P28C	Implementación de información interactiva dirigida a los usuarios de los diferentes modos de transporte	\$ 80,78	\$ 8,08	\$ 72,70	\$ 0,00
P29A	Servicios de provisión de información en el transporte público	\$ 7.497,11	\$ 3.123,80	\$ 2.186,66	\$ 2.186,66
P30B	Taxi inteligente	\$ 8.839,49	\$ 53,92	\$ 4.392,79	\$ 4.392,79
<b>Total</b>	<b>Total</b>	<b>\$ 100.587,86</b>	<b>\$ 20.232,46</b>	<b>\$ 39.567,78</b>	<b>\$ 40.787,62</b>

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

El total de estos costos son entonces comparados con las fuentes municipales disponibles para la ejecución del Plan:

**TABLA 117. DÉFICIT O SUPERÁVIT DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD DE FLORIDABLANCA FRENTE A LOS RECURSOS PÚBLICOS DE INVERSIÓN EN MMCOP (2021=100)**

Concepto	Total	Corto plazo	Mediano plazo	Largo plazo
Fuentes Administración Central	\$ 188.689,83	\$ 56.701,85	\$ 64.845,30	\$ 67.142,68
Fuentes Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca	\$ 74.396,59	\$ 27.898,72	\$ 23.248,93	\$ 23.248,93
Costos Plan Maestro de Movilidad	\$ 457.896,07	\$ 129.615,33	\$ 108.798,12	\$ 219.482,62
Costos Plan Maestro Metropolitano de Movilidad - Floridablanca	\$ 100.587,86	\$ 20.232,46	\$ 39.567,78	\$ 40.787,62
Déficit (-)/Superávit (+)	<b>-\$ 295.397,52</b>	<b>-\$ 65.247,22</b>	<b>-\$ 60.271,67</b>	<b>-\$ 169.878,62</b>

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

Como se puede ver, el Plan Maestro de Movilidad de Floridablanca genera un déficit de COP295.397,52 millones (2021=100) frente a las fuentes de recursos públicos orgánicos de la administración central y la Dirección de Tránsito y Transporte del municipio. La temporalidad de ejecución definida para los proyectos presenta un menor déficit en los periodos de corto y mediano plazo, mientras que este se aumenta en el largo plazo. Esto atiende, principalmente, a las metas establecidas para el desarrollo del plan vial, donde está en poder del municipio generar dichas metas en periodos más tempranos, o en su defecto, atender a ellas mediante provisiones en el corto y mediano plazo.

Como se detalla anteriormente, los recursos públicos de Floridablanca provienen de la participación del sector movilidad en los rubros de ingresos generados por los conceptos

de Ingresos Corrientes de Libre Destinación, recursos de libre inversión del Sistema General de Participaciones, Utilidades y Rendimientos Financieros y la cofinanciación departamental para la inversión en infraestructura vial, como inversión generada por parte de la Administración Central del Municipio.

Así mismo, se encuentran los recursos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca, la cual ha destinado en promedio un 34% de sus recursos generados por multas y derechos de tránsito, principalmente, a la inversión en el sector.

Adicional a estos, se resaltan en primer lugar los recursos del crédito. El municipio de Floridablanca ha mantenido niveles prudenciales en su endeudamiento, como se resalta por los indicadores de la Ley 359 de 1997, la Ley 617 de 2000 y la Ley 819 de 2003. La proyección de estos indicadores en el plazo de ejecución del Plan Maestro de Movilidad denota una capacidad de generación de recursos privados vía la contratación de endeudamiento adicional por hasta COP300.000 millones (2021=100). Este monto representa el cupo total de endeudamiento estimado para el municipio, con el cual se puede atender el déficit generado por la inversión requerida, de no aumentar la participación del sector movilidad en los recursos públicos del municipio. Como se presenta en el análisis de esta fuente, los recursos del crédito han sido ejecutados en un 50% en el sector movilidad por inversión en infraestructura vial. Sin embargo, la consecución de nuevos recursos privados por contratos de crédito debe mantener la responsabilidad fiscal ante los indicadores de Ley presentados.

Igualmente, se disponen también las fuentes alternativas establecidas como estrategia de financiación según las acciones de cada proyecto. Como se resalta anteriormente, estas fuentes corresponden, principalmente, al desarrollo de Contribuciones de Valorización, donde se pueden generar recursos hasta por COP800.000 millones (2021=100). Sin embargo, se identifican como mecanismos alternativos también los recursos provenientes por cobros al vehículo particular en la contribución por el servicio de parqueadero fuera de vía, la tasa por estacionamiento en vía, las restricciones vehiculares en medidas de pico y placa y cobros solidarios, así como el desarrollo de esquemas de concesión y estímulos a la inversión privada. Como se presenta a detalle en la sección de fuentes alternativas, a partir de la información recopilada de las fuentes estimables se prevé un potencial de generación de ingresos por contribución de valorización por COP812.993 millones (2021=100) y por cobro por acceso vehicular a áreas restringidas en la modalidad de pago solidario del Pico y Placa por COP121.053 millones (2021=100).

#### 4.4. Análisis de beneficios

Los proyectos de inversión pública atienden a una necesidad social mediante la entrega de bienes y/o servicios<sup>25</sup>. Su ejecución provoca efectos en el equilibrio de los mercados mediante la disposición de estos servicios a los consumidores, generando bienestar en la comunidad a partir de los beneficios indirectos causados por las externalidades positivas del proyecto no medibles en un modelo financiero (donde solo se miden beneficios monetarios como los ingresos operacionales). Además, abre un espectro de posibilidades para los eferentes en estos mercados para beneficiarse de estas mismas externalidades. El análisis socioeconómico busca evaluar el impacto social y económico que representa el desarrollo de un proyecto en la comunidad.

<sup>25</sup> DNP. Manual conceptual de la Metodología General Ajustada. 2015.



Para el Plan Maestro de Movilidad de Floridablanca, este análisis se realiza para las intervenciones propuestas por los proyectos, donde se busca monetizar los beneficios generados en función del bienestar para la comunidad, principalmente por la mejora en las condiciones de movilidad y reducción en las externalidades negativas del transporte.

Consecuentemente, en el análisis costo beneficio se realiza la comparación entre el escenario base o *Bussines as Usual*, en el cual se mantiene el estado de la movilidad en el plazo de ejecución del plan, frente al escenario donde en los cortes temporales de corto, mediano y largo plazo se ejecutan los proyectos.

El análisis de beneficios se limita a aquellos proyectos modelables. Es decir, para aquellos que pueden ser incluidos en el modelo de transporte y del cual se puede evidenciar su efecto en la movilidad. Así, estos corresponden a los siguientes corredores del Plan Vial Metropolitano:

**TABLA 118. INTERVENCIONES INCLUIDAS EN EL MODELO DE TRANSPORTE POR PERIODO DE TIEMPO**

Periodo	Intervención vial
Corto plazo	Anillo vial externo Conexión Girón - Tres Esquinas
	Anillo vial Floridablanca - Girón
	Autopista Floridablanca - Piedecuesta
	Avenida Quebrada Seca (sector Morrónico - Mesón de los Búcaros)
	Carrera 15 - Diagonal 15
	Circunvalar de Mensula
	Circunvalar Guatiguara
	Corredor la Virgen - La Cemento
	Troncal Norte - Sur Tramo 4
Mediano plazo	AccesosCable
	Anillo vial del norte
	Anillo vial externo metropolitano Giron - Palenque
	Anillo vial externo metropolitano sector Llano Grande - Giron
	Anillo vial metropolitano Palenque - Centroabastos - Caf Madrid
	Anillo vial Ruitoque alto (Acapulco - transversal Ruitoque bajo)
	Anillo vial Ruitoque alto (sector autopista Floridablanca - Acapulco)
	Autopista Bucaramanga - Floridablanca (sector Puerta del Sol - viaducto Garcia Cadena)
	Autopista Bucaramanga - Floridablanca (sector viaducto Garcia Cadena - cruce anillo vial)
	Autopista Bucaramanga - Giron (puente El Bueno - Palenque)
	Autopista Bucaramanga - Giron (Puerta del Sol - puente El Bueno)
	Avenida Quebrada Seca (sector Mesón de los Bucaros - Carrera 9)
	Bulevar Bolívar
	Cable
	Calle 12
	Calle 45
	Carrera 16
	Carrera 17
	Carrera 18
	Carrera 21
	Carrera 33
	Carrera 8 Floridablanca
	Carretera antigua Floridablanca
	Conexión alterna centro - Ciudadela Real de Minas
	Corredor vial del valle del Rio Frio
	Transversal Bucarica
	Transversal central de Floridablanca
	Transversal central metropolitana
	Transversal de Cañaveral (par vial carrera 24, carrera 23 sector anillo vial - calle 29A)
	Transversal de Cañaveral (sector calle 29A - Transversal de Palomitas)
	Transversal de El Bosque
	Transversal de Guatiguara
	Transversal de la Paz

Periodo	Intervención vial
	Transversal de Malpaso
	Transversal de Paragaitas
	Transversal del Sur Floridablanca
	Transversal oriental
	Transversal oriental (sector calle 126 - Carrera 33)
	Transversal oriental (sector circunvalar Cerros - cruce Zapamanga Calle 126 )
	Troncal Norte - Sur Tramo 2
	Via Bucaramanga - Costa
	Via Bucaramanga - Cúcuta
	Via Giron - Barrancabermeja
	Via Nazareth
Largo plazo	Calle 70
	Circunvalar del norte
	Circunvalar Guatiguara
	Circunvalar oriental o de Los Cerros
	Conexión alterna centro - Ciudadela Real de Minas
	Transversal de Cenfer
	Transversal de Giron
	Transversal de Tablanca
	Transversal Ruitoque Alto - Palogordo
	Via Bucaramanga - Surata
	Via El Polvoran - La Argelia Transversal de los Industriales

Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

Los beneficios de estas intervenciones se evalúan para toda el área metropolitana, dada la conexión en la movilidad entre todos los municipios que la conforman. Así, se toman los indicadores y variables que arroja el modelo de transporte para toda la red. De esta manera, se definen los siguientes beneficios cuantificables:

- Reducción de tiempos de viaje
- Reducción de emisiones
- Aumento de actividad física

#### 4.4.1. Reducción de tiempos de viaje

El tiempo de viaje es una de las principales externalidades del transporte. Este representa un costo de oportunidad que no se cuantifica en el costo del viaje y que conlleva a un tiempo cesante que podría ser invertido en actividades productivas o de ocio. Así, las reducciones en el tiempo invertido en viajes en la red representan un beneficio para la sociedad<sup>26</sup>.

Este beneficio se aplica a los análisis costo beneficio de proyectos de transporte de pasajeros, en donde el modelo de demanda incluye el valor del tiempo en su estimación. Así, los ahorros en tiempo de transporte por las intervenciones se cuantifican por la variable del valor del tiempo. Igualmente, otras aproximaciones incluyen el valor del tiempo salarial, como periodos cesantes que podrían ser invertidos en actividades económicas<sup>27</sup>.

Igualmente, es el valor del tiempo la variable que cuantifica el beneficio por reducción en tiempos de viaje. Esta variable expresada en valores monetarios por tiempo es aplicada a la reducción total en el tiempo de viaje de la red resultante al aplicar las intervenciones propuestas en el modelo de transporte, presentando el escenario por el diferencial entre el

<sup>26</sup> Meunier & Quinet. Value of time estimations in cost benefit analysis: the French experience. 2015.

<sup>27</sup> Athira, Muneera, Krishnamurthy & Anjaneyulu. Estimation of Value of Travel Time for Work Trips. 2016.

tiempo total de viaje en el estado base o *Business as Usual* y el tiempo de viaje total de la red con las intervenciones. Según la siguiente fórmula:

$$B_{Tiempo} = VOT * \Delta Tiempo_{red}$$

Donde,  $B_{Tiempo}$  es el beneficio por la reducción en el tiempo de viaje,  $VOT$  es el valor del tiempo y  $\Delta Tiempo_{red}$  es la reducción en el tiempo total de viaje de la red calculada por el modelo de transporte.

El valor del tiempo se calcula a partir de la aproximación a la productividad económica en función del tiempo, para aproximar el tiempo invertido en el transporte a tiempo que podría ser invertido en el desarrollo de actividades económicas. Para estimar este valor, se parte de las cifras de valor agregado del área metropolitana de Bucaramanga, por COP27,32 billones (COP15,3 billones por Bucaramanga, COP4,79 billones por Floridablanca, COP4,19 billones por Girón y COP2,99 billones por Piedecuesta)<sup>28</sup>. Esta información se reduce a un indicador per cápita, contra la población total del área metropolitana de 1'204.093 habitantes<sup>29</sup>. Finalmente, tomando una jornada laboral de 48 horas semanales equivalente a 2.496 horas laborales al año, se identifica un valor del tiempo:

- $VOT$ : 151,51 COP/min

A partir de las simulaciones del modelo de transporte se obtienen los siguientes resultados para la diferencia en el tiempo de viaje total de la red por las intervenciones en los cortes temporales de corto, mediano y largo plazo. Debido a la reestructuración de la movilidad por las intervenciones, en el corto plazo se genera un aumento en las horas de viaje totales anuales en la red. Es a partir del mediano y largo plazo que se generan las reducciones de tiempo.

- Corto plazo: Disminución de 1'839.952 horas de viaje anuales
- Mediano plazo: Disminución de 2'151.632 horas de viaje anuales
- Largo plazo: Disminución de 4'643.429 horas de viaje anuales

En el periodo de análisis de 15 años, hasta el 2037, el Valor Presente Neto Económico de este beneficio por la Tasa Social de Descuento del 12% (Tasa Social de Descuento definida por el DNP para la evaluación de proyectos de inversión<sup>30</sup>) es de COP170.084 millones.

**TABLA 119. BENEFICIO POR REDUCCIÓN EN TIEMPOS DE VIAJE EN MMCOP (2021=100)**

Plazo	Año	Tiempo de viaje
		Beneficio
Corto	2023	\$ 4.209
	2024	\$ 8.671
	2025	\$ 13.396
	2026	\$ 18.398
	2027	\$ 23.687
Mediano	2028	\$ 25.224
	2029	\$ 26.832
	2030	\$ 28.514
	2031	\$ 30.273
	2032	\$ 32.111
Largo	2033	\$ 40.735
	2034	\$ 49.848
	2035	\$ 59.470

<sup>28</sup> DANE. Censo Nacional de Población y Vivienda – CNPV 2018. 2018.

<sup>29</sup> DANE. Cuentas nacionales departamentales – Valor Agregado por municipio (2011-2019). Marzo 2021.

<sup>30</sup> DNP. Manual conceptual de la Metodología General Ajustada. Julio 2015.

Plazo	Año	Tiempo de viaje
		Beneficio
	2036	\$ 69.625
	2037	\$ 80.336
Total		\$ 511.328
VPNE (TSD 12%)		\$ 170.084

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

#### 4.4.2. Reducción de emisiones

El transporte motorizado conlleva a una externalidad ambiental reflejada en la emisión de contaminantes atmosféricos, por gases de efecto invernadero o por emisión de material particulado como forzador climático. En particular, la combustión Diesel genera emisiones de material como el PM<sub>2,5</sub> y PM<sub>10</sub>. Estas emisiones se cuantifican en toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente.

La emisión de estos contaminantes se deriva de la tecnología de tracción del vehículo, donde aquellos a combustión conllevan a un mayor impacto que aquellos con tecnologías limpias o de cero emisiones, como lo son los vehículos con propulsión por gas o vehículos eléctricos.

Igualmente, la emisión por el transporte se deriva en gran medida de la partición modal de los viajes de la población. Los modos individuales resultan en una mayor emisión por viaje que modos como el transporte público, el cual reúne varios viajes en un solo vehículo, así como el diferencial de emisiones de los modos motorizados frente a la ausencia de emisiones en modos no motorizados.

El desarrollo orientado al transporte fomenta el cambio modal hacia vehículos no motorizados y transporte público, lo cual genera una reducción en emisiones por uso de modos de mayor contaminación y en menores cantidades de tiempo al año, al igual que una reducción en las distancias de viaje por la densificación del suelo y mayor accesibilidad a bienes y servicios urbanos.

Este beneficio se cuantifica, en primer lugar, por la estimación de la reducción de emisiones generado por las intervenciones a partir de los resultados del modelo de transporte. En este, se cuantifican los kilómetros totales por vehículo contrastados a los factores de emisión presentados por la guía NAMA DOTS<sup>31</sup>. Así, por la diferencia en el uso de cada modo representado por los kilómetros totales para el escenario *Business as Usual* y el escenario de implementación de las intervenciones, se cuantifica la reducción de emisiones en toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente.

El Costo Social del Carbono es la variable que permite monetizar el efecto de la reducción de emisiones de gases de invernadero en el análisis del costo beneficio. Este se obtiene al valorar económicamente el efecto generado por las emisiones de carbono sobre la sociedad por medio de los impactos económicos del cambio climático y el detrimento a la salud de la comunidad.

Estudios adelantados por el grupo del Banco Mundial han estimado el Costo Social del Carbono. Este valor lo presentan en USD constantes hasta el año 2050<sup>32</sup>.

**TABLA 120. COSTO SOCIAL DEL CARBONO POR TONELADA**

Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
-----	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

<sup>31</sup> Findeter. Guía para evaluar proyectos DOTS en Colombia. Julio 2020.

<sup>32</sup> Banco Mundial. Shadow price of carbon in economic analysis. Noviembre 2017.

CSC (USD Constantes)	77	78	80	82	84	86	87	89	91	94	96
Año	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
CSC (USD Constantes)	98	100	102	105	107	109	112	113	117	120	122
Año	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050
CSC (USD Constantes)	125	128	131	134	137	140	143	146	149	153	156

Fuente: Banco Mundial

Así, el beneficio se estima según la siguiente fórmula:

$$B_{emisiones} = \left( \sum_{i=1}^I \Delta VKT_i * FE_i \right) * CSC$$

Donde,  $B_{emisiones}$  es el beneficio por reducción de emisiones,  $\Delta VKT$  es el diferencial en kilómetros totales por vehículo para cada uno de los modos,  $FE$  es el factor de emisión de cada uno de los modos y  $CSC$  es el Costo Social del Carbono.

A partir del modelo de transporte se obtienen los siguientes diferenciales en kilómetros totales por modo, según la línea base o *Business as Usual* frente al escenario de implementación de las intervenciones. Según las definiciones del modelo de transporte, estos recorridos son calculados para la motocicleta, el automóvil, el taxi y el camión en el transporte de carga de última milla.

- Motocicleta: Aumento de 8,39 millones de kilómetros anuales en el corto plazo; aumento de 1,24 millones de kilómetros anuales en el mediano plazo; aumento de 0,45 millones de kilómetros en el largo plazo.
- Automóvil: Disminución de 5,47 millones de kilómetros anuales en el corto plazo; aumento de 3,50 millones de kilómetros anuales en el mediano plazo; aumento de 3,19 millones de kilómetros anuales en el largo plazo.
- Taxi: Disminución de 0,41 millones de kilómetros anuales en el corto plazo; aumento de 0,19 millones de kilómetros anuales en el mediano plazo; aumento de 0,14 millones de kilómetros anuales en el largo plazo.
- Camión: Disminución de 0,07 millones de kilómetros anuales en el corto plazo; disminución de 0,18 millones de kilómetros anuales en el mediano plazo; aumento de 0,16 millones de kilómetros anuales en el largo plazo.

Según los factores de emisión por modo presentados en la guía NAMA DOTS, se obtienen las siguientes reducciones en kilogramos de CO<sub>2</sub> equivalente. Para estos, se asume como combustible de la motocicleta, el automóvil y el taxi la gasolina, mientras que para el camión como carga de última milla el Diesel.

- Motocicleta: 0,093 kgCO<sub>2</sub>/km
- Automóvil: 0,303 kgCO<sub>2</sub>/km
- Taxi: 0,205 kgCO<sub>2</sub>/km
- Camión: 0,962 kgCO<sub>2</sub>/km

Así, en el periodo de análisis de 15 años, hasta el 2037, el Valor Presente Neto Económico de este beneficio por la Tasa Social de Descuento del 12% (Tasa Social de Descuento



definida por el DNP para la evaluación de proyectos de inversión<sup>33</sup>) es de COP62,30 millones.

**TABLA 121. BENEFICIO POR REDUCCIÓN DE EMISIONES EN MMCOP (2021=100)**

Plazo	Año	Reducción de emisiones				Total
		Beneficio Motocicleta	Beneficio Automóvil	Beneficio Taxi	Beneficio Camión	
Corto	2023	-\$ 53	\$ 113	\$ 6	\$ 5	\$ 71
	2024	-\$ 108	\$ 229	\$ 12	\$ 10	\$ 144
	2025	-\$ 165	\$ 352	\$ 18	\$ 16	\$ 221
	2026	-\$ 225	\$ 480	\$ 25	\$ 22	\$ 301
	2027	-\$ 290	\$ 620	\$ 32	\$ 28	\$ 389
Mediano	2028	-\$ 246	\$ 426	\$ 23	\$ 36	\$ 238
	2029	-\$ 200	\$ 223	\$ 14	\$ 44	\$ 81
	2030	-\$ 151	\$ 11	\$ 4	\$ 53	-\$ 83
	2031	-\$ 100	-\$ 209	-\$ 6	\$ 62	-\$ 254
	2032	-\$ 48	-\$ 443	-\$ 17	\$ 72	-\$ 435
Largo	2033	-\$ 43	-\$ 443	-\$ 16	\$ 45	-\$ 456
	2034	-\$ 37	-\$ 443	-\$ 15	\$ 18	-\$ 478
	2035	-\$ 32	-\$ 447	-\$ 15	-\$ 11	-\$ 504
	2036	-\$ 25	-\$ 443	-\$ 14	-\$ 40	-\$ 522
	2037	-\$ 19	-\$ 450	-\$ 14	-\$ 72	-\$ 555
<b>Total</b>		<b>-\$ 1.742</b>	<b>-\$ 424</b>	<b>\$ 35</b>	<b>\$ 289</b>	<b>-\$ 1.842</b>
<b>VPNE (TSD 12%)</b>		<b>\$ 62</b>				

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

#### 4.4.3. Aumento de actividad física

El desarrollo orientado al transporte busca un cambio en la participación modal del transporte de la población. Este desarrollo fomenta el aumento en el uso de modos no motorizados como lo son el peatonal y la bicicleta. Así mismo, se fomenta el uso del transporte público el cual incluye implícitamente los modos no motorizados por el transporte desde y hacia las estaciones.

El uso de los modos no motorizados conlleva a un aumento en la actividad física de la población la cual genera, a su vez, beneficios por salud. Se ha demostrado que esta previene el desarrollo de enfermedades cardiovasculares, algunos cánceres y de la obesidad.

Este beneficio se cuantifica por la estimación de las modificaciones en la partición modal generado por las intervenciones a partir de los resultados del modelo de transporte. De esta forma, se estima el aumento en los kilómetros totales de la red para los modos peatonal y bicicleta, por la diferencia entre la línea base del escenario *Business as Usual* y el escenario donde se implementan las intervenciones.

Para monetizar el beneficio, el estudio de Genter et al. (2008) presenta estimaciones del valor de la actividad física en unidades monetarias por kilómetro, según los costos de intervenciones de salud por las enfermedades relacionadas y encuestas para identificar la percepción de la población frente al beneficio. Así, estima un beneficio por 4,27 NZD/km para el peatón<sup>34</sup>.

<sup>33</sup> DNP. Manual conceptual de la Metodología General Ajustada. Julio 2015.

<sup>34</sup> Genter, Donovan, Petrenas & Badland. Valuing the health benefits of active transport modes. 2008.

Este valor es traído a COP por medio de la Paridad de Poder Adquisitivo en USD entre Nueva Zelanda y Colombia. Las tasas de cambio utilizadas son de 1,44 NZD/USD y 1.320,1 COP/USD, según información del Banco Mundial<sup>35</sup>.

- Peatón: 6.284,41 COP/km

El beneficio por aumento en la actividad física se estima entonces según la siguiente fórmula:

$$B_{\text{actividad física}} = \Delta VKT_{\text{peaton}} * r_{\text{peaton}}$$

Donde,  $B_{\text{actividad física}}$  es el beneficio por aumento de la actividad física,  $\Delta VKT$  es el diferencial en kilómetros totales recorridos en caminata entre el escenario de la línea base y las intervenciones del Plan, y  $r$  es el factor monetario por kilómetro para el modo de caminata.

El cambio en kilómetros recorridos por caminata se obtiene del modelo de transporte, según la demanda inducida del modo por el uso del transporte público. De esta forma, se dan los siguientes resultados para cada corte temporal de corto, mediano y largo plazo:

- Peatón: Aumento de 2,61 millones de km en el corto plazo; aumento de 1,77 millones de km en el mediano plazo; aumento de 2,85 millones de km en el largo plazo.

Así, en el periodo de análisis de 15 años, hasta el 2037, el Valor Presente Neto Económico de este beneficio por la Tasa Social de Descuento del 12% (Tasa Social de Descuento definida por el DNP para la evaluación de proyectos de inversión<sup>36</sup>) es de COP104.916 millones.

**TABLA 122. BENEFICIO POR AUMENTO DE ACTIVIDAD FÍSICA EN MMCOP (2021=100)**

Plazo	Año	Actividad física Beneficio
Corto	2023	\$ 3.681
	2024	\$ 7.583
	2025	\$ 11.716
	2026	\$ 16.090
	2027	\$ 20.716
Mediano	2028	\$ 19.964
	2029	\$ 19.147
	2030	\$ 18.264
	2031	\$ 17.310
	2032	\$ 16.283
Largo	2033	\$ 18.817
	2034	\$ 21.489
	2035	\$ 24.304
	2036	\$ 27.269
	2037	\$ 30.390
Total		\$ 273.025
VPNE (TSD 12%)		\$ 104.916

Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult

<sup>35</sup> Banco Mundial. World Bank PPP Conversion Factor. Sitio web: <https://data.worldbank.org/indicator/PA.NUS.PPP>

<sup>36</sup> DNP. Manual conceptual de la Metodología General Ajustada. Julio 2015.

## 5. Priorización de proyectos

### 5.1. Criterios establecidos

Los criterios que en este capítulo se establecen, van a ser la materia prima para el desarrollo de la metodología que se explica en el capítulo 5.2, estos se plantearon a partir del trabajo interno realizado por el grupo de expertos técnicos de los diferentes componentes pertenecientes al equipo consultor y se presentan en la Tabla 123.

**TABLA 123. CRITERIOS A PONDERAR**

CRITERIO	DESCRIPCIÓN
<b>Generación de ingresos</b>	Capacidad de generar ingresos adicionales para la sostenibilidad del transporte público en el corto, medio y largo plazo.
	En ese sentido, un proyecto tendrá mejores resultados frente a este criterio si genera mayores recursos para el Transporte público.
<b>Mejoras en la movilidad</b>	Capacidad de desincentivar el uso de vehículos automotores particulares, modos informales y promoción del uso de transporte público y modos no motorizados.
	Considerando lo anterior, un proyecto que genere mayores impactos positivos frente a la movilidad deberá ser calificado con mayor puntuación.
<b>Facilidad de implementación</b>	Un proyecto de fácil implementación requerirá menos tiempo y condiciones necesarias para la implementación y contratación. Bajo estas condiciones de facilidad de implementación, la puntuación del proyecto debería ser mayor.
<b>Carga institucional</b>	Este criterio hace referencia al esfuerzo en la operación y funcionamiento de los proyectos. Esta carga institucional es entendida desde el tiempo, recursos humanos y procesos que deben invertir las entidades del sector público.
	Un aumento de tiempo, recursos humanos y procesos se traduce en mayor carga institucional, que correspondería a una menor puntuación en este criterio.
<b>Recursos públicos</b>	Corresponde a los recursos públicos destinados a inversión, costos de operación, costo directo de la administración local en el mejoramiento y mantenimiento de infraestructura.
	Mayores recursos públicos destinados a su desarrollo repercuten en una puntuación más baja en este criterio.
<b>Beneficio Ambiental</b>	Resaltar las propuestas que mejoren la sostenibilidad de los modos de transporte
	Tendrá mayor calificación la propuesta que represente una disminución en la contaminación ambiental
<b>Prelación Institucional</b>	Los proyectos a los cuales la institución le esté otorgando una mayor priorización o importancia en su desarrollo o en proceso de ejecución
<b>Precedencia detonante</b>	Evalúa aquellos proyectos que crean una dependencia en el inicio de otros o son detonantes para la estructuración y ejecución de nuevos proyectos

*Fuente: Elaboración propia*

## 5.2. Metodología

La ponderación y calificación de los criterios parte de un análisis SAATY para identificar su importancia e impacto una serie de criterios establecidos por el equipo consultor y que responda a las necesidades y objetivos del Área Metropolitana de Bucaramanga y las ciudades de Bucaramanga y Floridablanca en torno a la movilidad, la metodología SAATY desarrollada corresponde a un proceso de análisis jerárquico, el cual se implementa como herramienta para la toma de decisiones, realizando comparaciones directas entre criterios para evaluar alternativas.

La metodología busca priorizar los criterios de evaluación de tal manera que se identifique su impacto en cada uno de los proyectos formulados para el Plan Maestro Metropolitano de Movilidad. Para la priorización de los criterios del plan, la recolección de datos se realizó mediante un formulario de Microsoft, donde cada especialista estableció una jerarquía para los criterios previamente presentados en la sección 5.1, este formulario se puede apreciar en la Figura 93.

**FIGURA 93. FORMULARIO PONDERACIÓN CRITERIOS**

### Calificación criterios proyectos PMMM

De acuerdo a los criterios planteados y con base en la descripción del Excel compartido en este formulario podrán priorizar estos criterios para poder posteriormente calificar cada uno de los proyectos del Plan

\* Obligatorio

Criterio	Descripción
Generación de ingresos	Capacidad de generar ingresos adicionales para la sostenibilidad del transporte público en el corto, medio y largo plazos. En ese sentido, un proyecto tendrá mejores resultados frente a este criterio si genera mayores recursos para el transporte público.
Mejoras en la movilidad	Capacidad de disminuir el uso de vehículos automotores particulares, medios informales y promoción del uso de transporte público y medios no motorizados. Considerando lo anterior, un proyecto que genere mayores impactos positivos frente a la movilidad deberá ser calificado con mayor puntuación.
Facilidad de implementación	En perspectiva de fácil implementación requiera menos tiempo y condiciones necesarias para la implementación y ejecución. Bajo estas condiciones de facilidad de implementación, la puntuación del proyecto deberá ser mayor. Este criterio hace referencia al estado en la ejecución y funcionamiento de los proyectos. Bajo carga institucional entendida desde el tiempo, recursos humanos y procesos que deban invierte las entidades del sector público.
Carga institucional	En aumento de tiempo, recursos humanos y procesos se traduce en mayor carga institucional, que corresponde a una menor puntuación en este criterio.
Recursos públicos	Corresponden a los recursos públicos destinados a inversión, costos de operación, costo directo de la administración local en el mejoramiento y mantenimiento de infraestructura. Mayores recursos públicos destinados a su desarrollo repercuten en una puntuación más baja en este criterio.
Beneficio Ambiental	Resaltar los proyectos que mejoren la sostenibilidad de los modos de transporte. Tendrá mayor calificación la propuesta que represente una disminución en la contaminación ambiental.
Pretación institucional	Los proyectos a los cuales la institución le este otorgando una mayor priorización o importancia en su desarrollo o en procesos de ejecución.
Precedencia detonante	Existen aquellos proyectos que crean una dependencia en el inicio de otros o son detonantes para la estructuración y ejecución de nuevos proyectos.

2  
Seleccione su componente de trabajo \*

☐ Social  
☐ Financiero  
☐ Infraestructura  
☐ Urbanismo  
☐ Seguridad Vial  
☐ Transporte

3  
Ordene las siguientes opciones de acuerdo a su nivel importancia, siendo la primer opción la más importante y la última opción la menos importante \*

Generación de ingresos  
 Mejoras en la movilidad  
 Facilidad de implementación  
 Carga institucional  
 Recursos públicos  
 Beneficio ambiental  
 Pretación institucional  
 Precedencia detonante

1  
Por favor indique su nombre \*

Escriba su respuesta

Fuente: Elaboración propia

Mediante el análisis del equipo de expertos de la consultoría, se realizó el trabajo teniendo en cuenta los criterios expuestos anteriormente, la metodología de manera inicial busca priorizar los criterios de evaluación de las alternativas con el fin de identificar su peso en el análisis. Una vez evaluados los criterios se obtiene el promedio ponderado, que determina un factor multiplicador que refleja el peso relativo de cada criterio. Para cada criterio se define su modo de calificación de acuerdo con los datos obtenidos en el diagnóstico y se obtiene una calificación final de las diferentes líneas de trazado.

Una vez se obtuvieron las respuestas y a partir del procesamiento de estas, fue posible estimar para cada criterio un porcentaje de ponderación, el resultado y la jerarquía de cada uno de estos se puede apreciar en la Tabla 124.

**TABLA 124. CRITERIOS Y PONDERACIÓN ESTABLECIDA**

ORDEN	CRITERIO	PORCENTAJE PONDERACIÓN
1	Mejoras en la movilidad	21,53%
2	Facilidad de implementación	15,28%
3	Precedencia detonante	12,50%
4	Generación de ingresos	12,15%
5	Recursos públicos	11,81%
6	Beneficio Ambiental	11,46%
7	Prelación Institucional	8,68%
8	Carga institucional	6,60%

*Fuente: Elaboración propia*



### 5.3. Resultados

Una vez aplicada la metodología de la calificación y ponderación de los criterios para cada uno de los proyectos, se presenta en la siguiente tabla los resultados obtenidos que permite tener una priorización sistémica del proceso.

**TABLA 125. RESULTADOS OBTENIDOS**

PROYECTOS PLANTEADOS	COMPONENTE	GENERACIÓN DE INGRESOS	MEJORAS EN LA MOVILIDAD	FACILIDAD DE IMPLEMENTACIÓN	CARGA INSTITUCIONAL	RECURSOS PÚBLICOS	BENEFICIO AMBIENTAL	PRELACIÓN INSTITUCIONAL	PRECEDENCIA DETONANTE	NOTA FINAL	PRIORIDAD
P7E: Transformación de pasos elevados en pasos seguros a nivel	Proyecto estructurante	1,00	9,50	6,00	5,25	2,00	6,00	7,25	8,00	6,00	Alta
P11A: Diseño e implementación de corredores estratégicos para el Transporte Público	Proyecto estructurante	10,00	9,50	6,50	6,00	1,00	8,50	8,00	8,00	7,46	Alta
P11B: Construir, mantener y/o adecuar la red de paraderos del Transporte Público para que sean accesibles y seguros	Proyecto estructurante	10,00	8,75	6,50	5,50	2,00	4,25	6,75	4,25	6,30	Alta
P14B: Puntos de intercambio modal	Proyecto estructurante	7,00	9,50	6,00	5,00	2,00	6,25	7,75	5,50	6,47	Alta
P16A: Unidad Metropolitana de Seguridad Vial	Proyecto estructurante	1,00	8,25	7,50	6,00	1,00	6,50	7,50	8,75	6,07	Alta
P32A: Diseño e implementación de la Red caminable principal	Proyecto estructurante	1,00	9,75	6,75	4,75	4,00	9,25	8,50	5,75	6,57	Alta
P33A: Diseño e implementación de la red de ciclorredes metropolitanos	Proyecto estructurante	1,00	9,25	6,75	5,00	6,00	9,50	8,25	5,50	6,69	Alta
P4A: Elementos de accesibilidad universal en las obras de construcción y recuperación de andenes de los corredores principales de la red peatonal.	Proyecto estratégico POT	1,00	8,50	6,00	6,00	4,00	3,50	7,00	5,75	5,46	Media
P8A: Arborización de calles	Proyecto estratégico POT	1,00	3,75	7,25	4,25	1,00	9,50	7,00	4,50	4,72	Baja
P9A: Infraestructura de transporte como elemento para reverdecer el espacio público	Proyecto estratégico POT	1,00	4,00	7,00	5,25	3,00	8,75	6,50	3,75	4,81	Baja
P12D: Mejorar el servicio de TP con una red de cables aéreos.	Proyecto estratégico POT	10,00	9,75	5,25	5,00	1,00	7,50	7,50	6,25	6,88	Alta

PROYECTOS PLANTEADOS	COMPONENTE	GENERACIÓN DE INGRESOS	MEJORAS EN LA MOVILIDAD	FACILIDAD DE IMPLEMENTACIÓN	CARGA INSTITUCIONAL	RECURSOS PÚBLICOS	BENEFICIO AMBIENTAL	PRELACIÓN INSTITUCIONAL	PRECEDENCIA DETONANTE	NOTA FINAL	PRIORIDAD
P24A: Red Vial de Carga	Proyecto estratégico POT	1,00	8,50	6,25	5,00	1,00	6,50	7,00	5,00	5,35	Media
P34A: Plan maestro de estacionamientos	Proyecto estratégico POT	6,00	8,50	6,75	4,50	1,00	6,00	7,50	6,50	6,17	Alta
P27A: Red vial de interacción regional y nacional	Plan Vial Metropolitano	1,00	8,75	6,25	4,75	10,00	5,00	7,50	5,00	6,29	Alta
P27B: Anillos perimetrales / Circunvalar urbana	Plan Vial Metropolitano	1,00	9,00	6,50	4,75	3,00	5,00	7,50	5,00	5,58	Media
P27C: Red de conexión metropolitana	Plan Vial Metropolitano	1,00	9,00	6,75	4,75	5,00	5,00	7,50	5,00	5,84	Media
P27D: Red arterial con carácter metropolitano	Plan Vial Metropolitano	1,00	9,00	6,75	4,75	4,00	5,00	7,50	5,00	5,73	Media
P27E: Intersecciones viales	Plan Vial Metropolitano	1,00	9,00	6,75	4,75	4,00	5,00	7,50	5,00	5,73	Media
P23A: Cultura vial para la promoción de la movilidad inclusiva y segura	Proyecto transversal	1,00	6,75	7,00	4,75	2,00	4,00	6,50	5,00	4,85	Baja
P23B: Participación y gestión social para la movilidad, inclusiva y segura	Proyecto transversal	1,00	6,00	7,00	4,75	2,00	3,75	6,25	4,75	4,60	Baja
P1A: Formular e implementar el modelo de control y regulación del transporte y tránsito	Proyecto específico	4,00	6,25	5,75	4,75	2,00	5,00	7,25	5,00	5,10	Baja
P1B: Mejores y más efectivos métodos de detección, control y sanción en el control de emisiones	Proyecto específico	3,00	7,25	6,75	4,50	1,00	8,50	6,50	5,25	5,59	Media
P1C: Gestionar acciones que aporten a la eficiencia y eficacia de los instrumentos de planificación y la regulación en movilidad	Proyecto específico	1,00	7,25	6,25	4,75	1,00	4,50	6,25	6,25	4,92	Baja
P2A: Fortalecimiento del Comité Metropolitano de Movilidad sostenible para una movilidad inclusiva y segura	Proyecto específico	1,00	7,75	7,75	4,75	1,00	6,50	7,00	8,25	5,81	Media
P3A: Protocolos de abordaje para la atención y prevención de situaciones de violencia en la cadena de la movilidad	Proyecto específico	1,00	3,75	7,75	4,75	1,00	2,50	7,50	5,75	4,21	Baja

PROYECTOS PLANTEADOS	COMPONENTE	GENERACIÓN DE INGRESOS	MEJORAS EN LA MOVILIDAD	FACILIDAD DE IMPLEMENTACIÓN	CARGA INSTITUCIONAL	RECURSOS PÚBLICOS	BENEFICIO AMBIENTAL	PRELACIÓN INSTITUCIONAL	PRECEDENCIA DETONANTE	NOTA FINAL	PRIORIDAD
P3B: Mecanismos físicos y virtuales para denuncia de casos de acoso entorno a la movilidad	Proyecto específico	1,00	4,00	7,00	5,25	2,00	2,50	7,50	5,25	4,23	Baja
P4B: Implementación de módulos peatonales y dispositivos sonoros en intersecciones semafóricas	Proyecto específico	1,00	8,25	6,75	4,50	1,00	3,25	7,75	4,25	4,93	Baja
P4C: Implementación de elementos de soporte para la movilidad vertical	Proyecto específico	1,00	8,00	7,50	4,75	1,00	3,00	6,50	5,25	4,99	Baja
P5A: Señalética clara, visible, incluyente e integrada	Proyecto específico	1,00	7,75	7,50	4,75	1,00	3,00	6,75	4,50	4,87	Baja
P7A: Implementar iluminación pública orientada a la seguridad de peatones y ciclistas	Proyecto específico	1,00	6,50	7,50	5,25	2,00	4,50	6,25	3,75	4,78	Baja
P7B: Zonas 30 o de tránsito calmado	Proyecto específico	1,00	9,00	8,00	4,50	1,00	5,25	7,00	5,25	5,58	Media
P7C: Zonas escolares seguras	Proyecto específico	1,00	9,00	8,25	4,75	1,00	4,00	6,50	3,50	5,22	Baja
P14C: Cicloestacionamientos articulados con la red de infraestructura de transporte público	Proyecto específico	6,00	9,00	7,25	5,00	1,00	9,25	8,25	5,00	6,65	Alta
P14D: Zonas amarillas	Proyecto específico	1,00	8,25	7,50	5,50	1,00	5,25	7,25	4,25	5,30	Media
P16B: Alianzas estratégicas para el conocimiento, la innovación y las buenas prácticas	Proyecto específico	3,00	7,75	7,75	4,50	1,00	4,75	7,00	4,50	5,36	Media
P17B: Planes de Seguridad Vial	Proyecto específico	1,00	8,75	7,25	4,75	1,00	4,75	7,50	4,75	5,35	Media
P17C: Programa de gestión de la velocidad	Proyecto específico	1,00	8,75	7,50	4,75	1,00	4,25	7,50	4,00	5,23	Baja
P17D: Lineamientos técnicos para la Seguridad vial	Proyecto específico	1,00	7,75	7,75	5,00	1,00	4,00	7,00	5,25	5,15	Baja
P18A: Intervención de lugares críticos	Proyecto específico	1,00	9,00	7,75	4,50	1,00	4,00	7,00	4,25	5,27	Baja
P19A: Armonizar el estado de las competencias entre entidades para mejorar el desempeño de la autoridad de transporte	Proyecto específico	1,00	4,75	5,25	4,25	1,00	3,50	7,50	5,25	4,06	Baja

PROYECTOS PLANTEADOS	COMPONENTE	GENERACIÓN DE INGRESOS	MEJORAS EN LA MOVILIDAD	FACILIDAD DE IMPLEMENTACIÓN	CARGA INSTITUCIONAL	RECURSOS PÚBLICOS	BENEFICIO AMBIENTAL	PRELACIÓN INSTITUCIONAL	PRECEDENCIA DETONANTE	NOTA FINAL	PRIORIDAD
P20A: Modificación de estructuras organizacionales	Proyecto específico	1,00	4,50	5,00	4,25	1,00	3,50	5,00	4,50	3,66	Baja
P21A: Armonizar los instrumentos de planificación a nivel municipal con los fines del desarrollo del territorio metropolitano	Proyecto específico	1,00	4,25	4,75	4,25	1,00	4,25	6,75	5,25	3,90	Baja
P21B: Implementar mecanismos de financiamiento para la sostenibilidad del sistema de movilidad	Proyecto específico	10,00	6,00	4,75	4,50	1,00	4,25	7,50	4,50	5,36	Media
P21C: Promover con el sector privado la implementación de proyectos de movilidad	Proyecto específico	10,00	7,25	5,25	4,75	1,00	4,00	5,50	5,00	5,58	Media
P24B: Optimizar la operación de centros logísticos y su infraestructura especializada	Proyecto específico	1,00	6,50	5,50	5,00	1,00	5,75	5,50	4,25	4,49	Baja
P24C: Optimizar distribución de carga local y la Microdistribución en zonas de tránsito restringido	Proyecto específico	1,00	6,50	6,00	5,00	1,00	6,25	5,25	4,00	4,58	Baja
P25A: Fomentar articulación de actores de la logística de carga	Proyecto específico	1,00	5,75	5,00	4,50	1,00	4,25	4,75	4,75	4,04	Baja
P28B: Sistema de monitoreo, gestión y control del tránsito	Proyecto específico	1,00	8,75	5,50	4,25	1,00	3,75	7,50	4,50	4,90	Baja
P29B: Sistema de monitoreo, gestión y control de flota	Proyecto específico	1,00	7,25	6,25	4,25	1,00	4,50	7,25	4,75	4,79	Baja
P30A: Sistema dispositivo captura de información en sistema publico de bicicletas	Proyecto específico	1,00	7,25	6,25	4,75	1,00	4,50	7,25	5,00	4,85	Baja
P31A: Expandir el área de cobertura del Sistema de Bicicletas Públicas	Proyecto específico	4,00	9,50	6,75	4,50	1,00	9,25	7,50	4,25	6,25	Alta
P31B: Complementar el sistema publico de Bicicletas con otros modos alternativos.	Proyecto específico	1,00	9,25	6,75	4,75	1,00	9,25	7,50	4,25	5,85	Media
P33B: Diseño de cicloparqueaderos en el espacio público	Proyecto específico	1,00	9,25	7,25	5,00	1,00	9,00	7,75	3,75	5,87	Media
P33C: Gestión de cicloparqueaderos en estacionamientos privados	Proyecto específico	1,00	9,25	5,50	6,00	1,00	8,75	7,25	3,50	5,56	Media

PROYECTOS PLANTEADOS	COMPONENTE	GENERACIÓN DE INGRESOS	MEJORAS EN LA MOVILIDAD	FACILIDAD DE IMPLEMENTACIÓN	CARGA INSTITUCIONAL	RECURSOS PÚBLICOS	BENEFICIO AMBIENTAL	PRELACIÓN INSTITUCIONAL	PRECEDENCIA DETONANTE	NOTA FINAL	PRIORIDAD
P33D: Diseño e implementación de cicloinfraestructura complementaria	Proyecto específico	1,00	8,00	5,50	4,75	5,00	6,75	7,00	3,50	5,41	Media
P34B: Parqueaderos disuasorios	Proyecto específico	6,00	8,50	5,50	4,50	1,00	5,25	6,00	3,75	5,42	Media
P35A: Vehículo compartido	Proyecto específico	1,00	8,50	6,75	5,25	1,00	6,50	6,00	3,75	5,20	Baja

*Fuente: Elaboración propia*



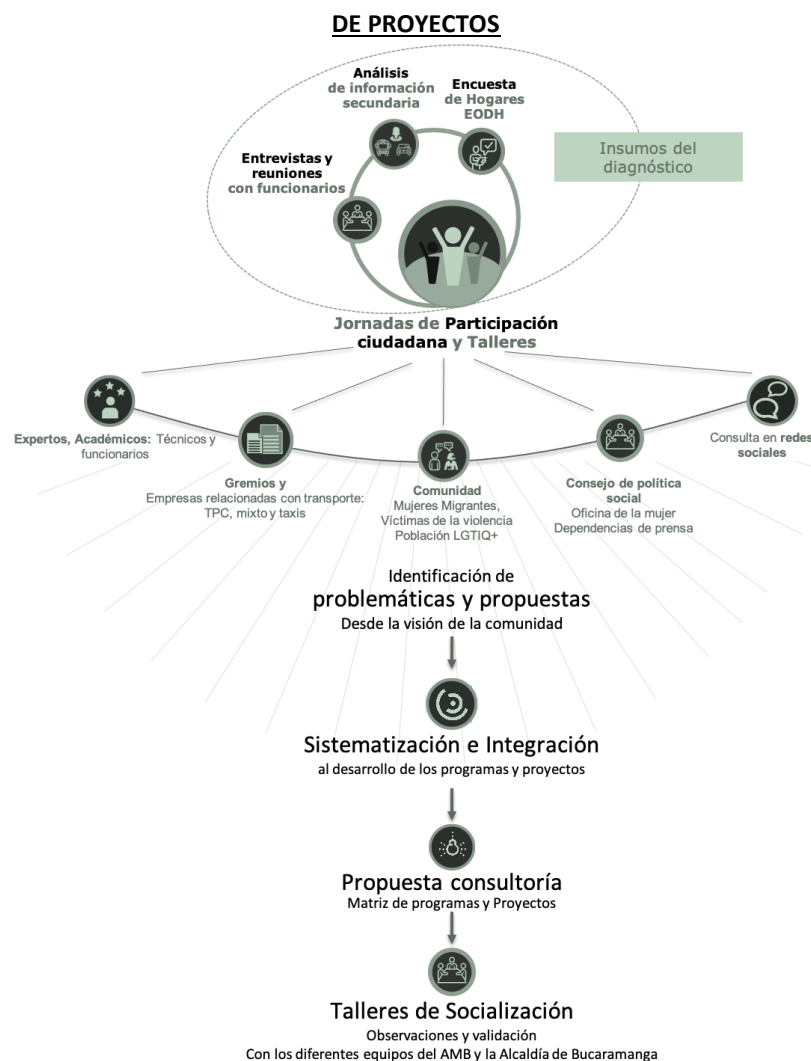
## 6. Socialización y gerencia del plan

### 6.1. Socialización

Uno de los aspectos más importantes dentro del proceso de actualización del PMMM es la vinculación del proceso participativo en todas las etapas. Esto permitió a la UT avanzar en la identificación de objetivos y construcción de la Visión en armonía entre los resultados técnicos y sociales.

A continuación, se esquematiza el proceso de socialización ejecutado hasta el momento:

**FIGURA 94. PROCESO DE SOCIALIZACIÓN CON LOS DIFERENTES ACTORES Y LAS JORNADAS DE VALIDACIÓN**



*Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult*

## 6.2. Gerencia del plan

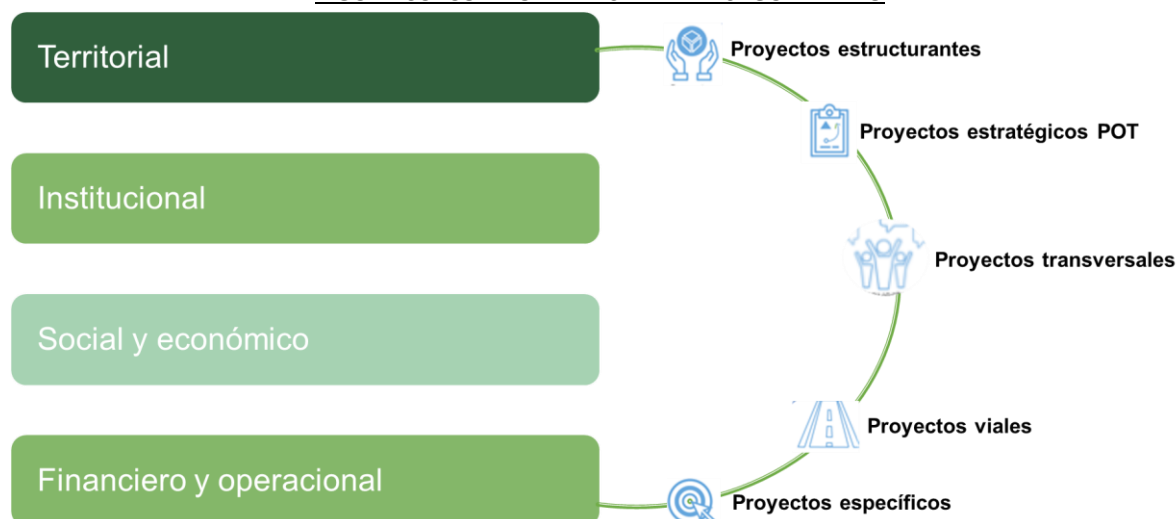
La gerencia del plan maestro se establece como procedimiento fundamental para una ejecución estructurada y exitosa que contribuya al cumplimiento de los objetivos propuestos e impacte de manera positiva la movilidad del territorio.

### 6.2.1. Seguimiento a la gestión del plan

El proceso de seguimiento al plan de movilidad tiene como objetivo acompañar la ejecución de los diferentes programas y proyectos, por medio de mecanismos e instrumentos de medición, buscando garantizar el cumplimiento de las metas definidas.

Para este proceso se han definido 4 componentes que agrupan los diferentes enfoques que contiene el plan maestro y que impactan a los proyectos que hacen parte de su estructuración.

**FIGURA 95. COMPONENTES PARA EL SEGUIMIENTO**



*Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult*

#### 6.2.1.1. Instancias y parámetros de seguimiento

Con el fin de liderar el seguimiento y control del plan se hace necesario la participación de entidades asociadas a la gestión de la movilidad en el territorio, tanto en instancias metropolitanas como en instancias municipales.

##### 6.2.1.1.1. Instancia metropolitana

- **Entidades involucradas**

Para liderar las actividades de seguimiento a la gestión del plan se considera la participación de dos grupos de carácter metropolitano que tienen alcances relacionados con la movilidad del territorio y en los cuales participan actores claves en la toma de decisiones:

- Comité metropolitano de movilidad sustentable: instancia asesora de participación en la planificación de programas y estrategias que incentiven y fortalezcan el uso de los medios de transporte sustentable. Participan Secretarías de tránsito y transporte de la región, Metrolínea, Secretarías de género y colectivos sociales.
- Consejo metropolitano de la movilidad: organismo asesor para la preparación, elaboración y evaluación de los planes del área metropolitana y para recomendar los ajustes que deban introducirse. Participan alcaldes de los municipios y directores de tránsito del AMB.

- **Periodicidad**

El seguimiento a la gestión del plan se llevará a cabo cada 5 años, que corresponde a la duración de los escenarios considerados, de manera que las entidades involucradas se reunirán en el último año de vigencia de cada escenario con el fin de analizar las cifras de los proyectos ejecutados hasta el momento, identificar desviaciones que se estén presentando en el cumplimiento de metas y proponer planes de acción encaminados a reorientar la ejecución de proyectos que así lo requieran.

Con el fin apoyar la efectividad del control de los diferentes organismos en las reuniones mencionadas, se establece un proceso tipo semáforo que determine medidas a ejecutar de acuerdo con el cumplimiento de las metas propuestas para cada escenario.

**TABLA 126. MEDIDAS ASOCIADAS AL CUMPLIMIENTO EVIDENCIADO**

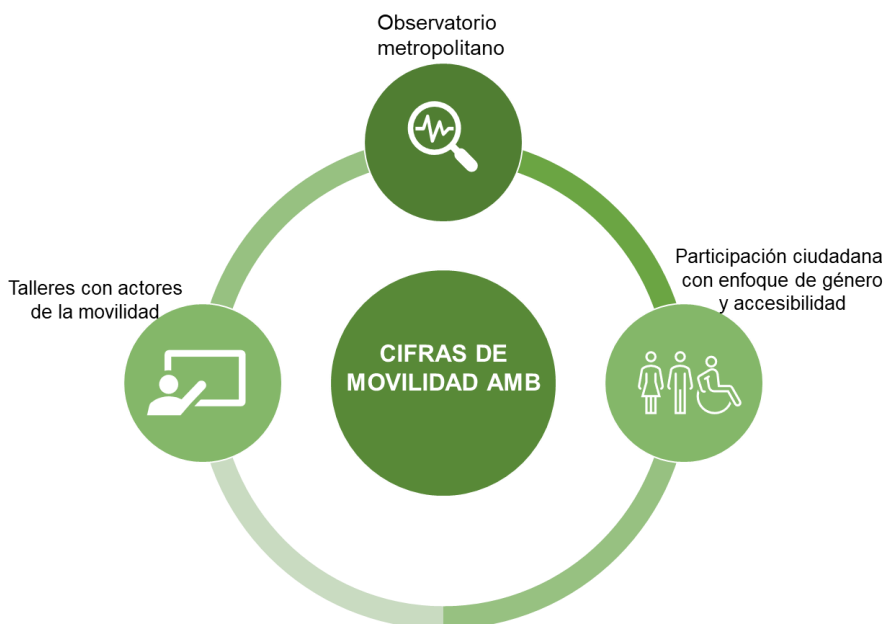
COLOR	CUMPLIMIENTO	MEDIDA
	<b>100% de proyectos cumplen meta para el escenario</b>	Continuar el proceso de seguimiento según lo estipulado inicialmente
	<b>80% - 99% de proyectos cumplen meta para el escenario</b>	Establecer planes de acción para los proyectos que no están cumpliendo Agendar reunión semestral para asegurar el cumplimiento en el menor tiempo posible de las metas
	<b>60% - 79% de proyectos cumplen meta para el escenario</b>	Establecer planes de acción para los proyectos que no están cumpliendo Agendar reunión semestral para asegurar el cumplimiento en el menor tiempo posible de las metas
	<b>Menos del 60% de proyectos cumplen meta para el escenario</b>	Establecer una revisión de las metas propuestas y de su pertinencia para los proyectos que no están cumpliendo en donde se cuente con participación de las dependencias ejecutoras del proyecto Proyectar nuevas metas en proyectos en donde se encuentre viabilidad Agendar reunión semestral para asegurar el seguimiento de las nuevas metas propuestas

*Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult*

### • **Mecanismos**

Los mecanismos necesarios para llevar a cabo el proceso de seguimiento al plan se concentran en la generación de información que permita calcular el avance en los diferentes programas y proyectos. Por un lado, se encuentra el Observatorio metropolitano del AMB, en donde se generan, procesan y analizan datos, y por otro, se encuentran los procesos de participación ciudadana en donde se genera y comparte información con la comunidad y los actores relacionados con la movilidad.

**FIGURA 96. MECANISMOS PARA EL SEGUIMIENTO**



*Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult*

- Observatorio metropolitano: se constituye como el mecanismo principal para la recolección de datos asociados a la movilidad y, por tanto, cuenta con la capacidad para procesar la información de los indicadores que generen los proyectos en cada uno de los escenarios.
- Participación ciudadana: Con participación de colectivos como organizaciones de mujeres, asociaciones de madres comunitarias, de mujeres rurales, de amas de casa, el consejo consultivo de mujeres, las fundaciones de discapacidad, el subprograma LGTBI, entre otros. Dichos grupos se convierten en elemento clave en el proceso de seguimiento, puesto que no sólo constituyen un mecanismo de control, sino que pueden retroalimentar y generar ajustes en la ejecución del plan con un enfoque especial de equidad de género y accesibilidad.
- Talleres con actores relacionados con la movilidad: Los diversos actores que hacen parte de la movilidad del área metropolitana cuentan con conocimiento técnico e información relacionada con las dinámicas de movilidad de la región, por ello es de gran beneficio crear un espacio en donde puedan aportar al seguimiento del plan.

### 6.2.1.1.2. Instancia municipal

- **Entidades involucradas**

Para liderar las actividades de seguimiento a la gestión del plan en la instancia municipal se considera la **autoridad de tránsito y transporte de Floridablanca**, quien ejecutará acciones de control a los avances de los proyectos específicos en el territorio y guiará a los actores claves en los diferentes planes de acción que surjan en el proceso.



- **Periodicidad**

El seguimiento a la gestión del plan en instancia municipal se llevará a cabo anualmente, de manera que las entidades involucradas se reunirán al inicio de cada año con el fin de analizar las cifras de los proyectos ejecutados el año anterior, identificar desviaciones que se estén presentando en el cumplimiento de metas y proponer planes de acción encaminados a reorientar la ejecución de proyectos que así lo requieran.

Con el fin apoyar la efectividad de las actividades de control, se establece un proceso tipo semáforo que determine medidas a ejecutar de acuerdo con el cumplimiento de las metas propuestas para cada año.

**TABLA 127. MEDIDAS ASOCIADAS AL CUMPLIMIENTO EVIDENCIADO**

COLOR	CUMPLIMIENTO	MEDIDA
	<b>100% de proyectos cumplen meta para el escenario</b>	Continuar el proceso de seguimiento según lo estipulado inicialmente
	<b>80% - 99% de proyectos cumplen meta para el escenario</b>	Establecer planes de acción para los proyectos que no están cumpliendo Agendar mesas de trabajo con dependencias involucradas para asegurar el cumplimiento en el menor tiempo posible de las metas
	<b>60% - 79% de proyectos cumplen meta para el escenario</b>	Establecer planes de acción para los proyectos que no están cumpliendo Agendar mesas de trabajo con dependencias involucradas para asegurar el cumplimiento en el menor tiempo posible de las metas
	<b>Menos del 60% de proyectos cumplen meta para el escenario</b>	Establecer una revisión de las metas propuestas y de su pertinencia para los proyectos que no están cumpliendo en donde se cuente con participación de las dependencias ejecutoras del proyecto Proyectar nuevas metas en proyectos en donde se encuentre viabilidad Agendar mesas de trabajo con dependencias involucradas para asegurar el cumplimiento en el menor tiempo posible de las metas

*Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult*

- **Mecanismos**

En cuanto a los mecanismos de seguimiento, se establecen alcances de carácter municipal tanto para el Observatorio metropolitano del AMB, con la generación, procesamiento y análisis de datos específicos de Floridablanca, como para los procesos de participación ciudadana en donde se espera contar con colectivos específicos del territorio que mantengan los enfoques diferenciadores relacionados con género y accesibilidad.

Con relación a los talleres para generación y análisis de cifras con actores relacionados con la movilidad, se vinculará a las diversas organizaciones de índole público y privado que tengan un papel activo en la en el tránsito, transporte y la seguridad vial del municipio: como operadores de transporte público colectivo, academia, sector privado y carga, transporte individual, entre otros.

### 6.3. Indicadores y metas

Los indicadores y metas se configuran como el instrumento necesario para realizar el seguimiento a la implementación de programas y proyectos dentro del plan y de esta manera facilitar el control a su ejecución.

Cada proyecto tiene asociado un indicador de cumplimiento, el cual se calcula por medio de una fórmula matemática, y una meta para cada escenario considerado. Los indicadores y metas considerados para los proyectos del municipio se encuentran en el anexo 07.

## 7. Conclusiones y recomendaciones

En esta sección se presentan las conclusiones y recomendaciones desde cada uno de los componentes del proyecto para la implementación, seguimiento y realización de los proyectos y el PMMM del AMB. Es importante recalcar que se debe incluir recomendaciones y lineamientos para las siguientes actividades de complementación de la actualización del Plan Metropolitano, en lo referente a los ejercicios de formulación para los municipios restantes, que si bien no hacen parte del presente alcance, requieren de una completa articulación y coherencia con la visión metropolitana resultante de este ejercicio

### 7.1. Social

- Floridablanca es parte vital para alcanzar una movilidad sostenible, segura e incluyente en el área metropolitana, sus límites son invisibles con fronteras abiertas vistas desde el componente social para planear una movilidad accesible e inclusiva para todos y todas. Las problemáticas evidenciadas afectan por igual a la comunidad de los municipios del área metropolitana, por lo tanto, las estrategias que se propongan deben ser integrales y transversales para lograr una movilidad incluyente que mejore la calidad de vida, y que promueva la eficiencia económica en el territorio.
- La dinámica de movilidad actual tiene impactos para la ciudadanía y cada uno de los grupos poblacionales y de interés identificados, las organizaciones, el medio ambiente y el desarrollo de la ciudad, es así que el componente social juega un papel importante en la actualización del plan maestro de movilidad del área metropolitana, ya que mediante el estudio y la implementación del PGS, se logró conocer e identificar el territorio, construir el diagnostico, formular las estrategias y proyectos de intervención para impactar positivamente en las comunidades y así abordar, de manera integral y detallada, los medios utilizados, la infraestructura existente, las motivaciones de los viajes, su origen y destino y analizar los aspectos físicos, sociales, económicos y ambientales alrededor de la movilidad.
- Desde el componente social se busca el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad, permeabilidad, integración y articulación territorial de los municipios del área metropolitana de Bucaramanga y así garantizar el flujo y la movilidad en el territorio por parte de las personas.
- Es importante lograr que la comunidad y todos los actores involucrados se apropien de plan maestro de movilidad; proceso que debe empezar con el desarrollo de la estrategia de comunicación y social teniendo presente los siguientes principios:
- Enfoque en la ciudadanía: canales de relacionamiento, comunicación, divulgación y participación efectivos con las partes interesadas, con el fin de conocer sus expectativas y necesidades
- Servicio en función a la atención al usuario: disposición de escuchar al otro con actitud de respeto y dialogo activo bidireccional.
- Principios de cultura ciudadana: confianza, tolerancia, solidaridad, identidad colectiva, sentido de pertenencia, seguridad, justicia y equidad.

- Unidad Conceptual de imagen para el plan maestro de movilidad: para la implementación de acciones de comunicación, se tendrán en cuenta los conceptos y manuales de identidad corporativa definidos por el Área Metropolitana y cada uno de sus municipios.
- Lenguaje incluyente: uso de expresiones lingüísticas que incluyan la integralidad social; es decir que el concepto de inclusión involucra los social, el género, la lengua, la accesibilidad, entre otras opciones, cuando se requiera hacer referencia a ambos sexos.
- Para darle viabilidad al fortalecimiento de la mesa interinstitucional para la movilidad con enfoque de género, el equipo social y técnico del AMB debe contar con un conocimiento amplio de los conceptos de género e inclusión social. Por lo tanto, se hace necesario tener un apoyo transversal de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Desarrollo Social y la Oficina Mujeres y Equidad de Género para poder armonizar las políticas y planes que se tienen en torno a la movilidad en cada uno de los municipios del área.
- El manejo del lenguaje incluyente es transversal a todos los componentes del PMM, inicialmente a los voceros y voceras que se enfrentan a las comunidades y a los medios de comunicación. (tradicionales y redes sociales)
- Para disminuir la violencia de género en el espacio público, es necesario trabajar sobre protocolos y mecanismos que aumentan la seguridad para toda población usuaria. La percepción de inseguridad de las mujeres en su diversidad, en el transporte público y en el espacio público del área metropolitana es una de las barreras que dificultan tanto la experiencia del viaje, como la vivencia de la ciudad, llegando a limitar la autonomía y la libre circulación.
- El plan maestro de movilidad del AMB debe ser accesible, incluyente y seguro, contemplando los vehículos, la infraestructura. Lo anterior, considerando aspectos de género e inclusión social, y el enfoque diferencial, como la edad, la movilidad reducida e interacción visual, auditiva y comunicativa, además de la movilidad del cuidado, el acoso y la violencia de género.
- Asegurar que la recolección de datos tenga un enfoque diferencial y una visión de género e inclusión social durante todo el proceso de implementación de las diferentes estrategias y componentes del PMM del AMB, así como adecuarse a las necesidades de los diferentes grupos de interés y la ciudadanía.
- Los anexos del componente social, la propuesta del plan de gestión social de la consultoría, los procesos de participación ciudadana recogidos para realizar la formulación de las estrategias y proyectos, fueron la hoja de ruta para implementar el la gestión social y por tal razón se convierte en uno de los insumos primarios para los equipos sociales y de comunicación para construir las estrategias necesarias en cada etapa del desarrollo que se tiene prevista para el PMM a mediano, corto y largo plazo.
- Socializar el impacto positivo que tiene el PMM en el medio ambiente desde las medidas y proyectos que involucran acciones de sostenibilidad, a través de la promoción, educación y cultura de los modos activos
- La gestión social se enmarcan en la importancia de proporcionar información con el fin de que la ciudadanía y demás grupos de interés conozcan, compartan, acepten

y promuevan las decisiones ambientales, sociales relacionadas con el plan maestro de movilidad, a través de la participación activa de cada actor social, lo anterior hace imperativo la definición de componentes de comunicación que distingan la multiplicidad de grupos de actores, de manera que cada uno se encuentre informado de forma clara, oportuna y veraz a través de las estrategias y proyectos sociales; esto ayuda a prevenir, mitigar y/o compensar los impactos negativos y potenciar los impactos positivos, propiciar y mantener relaciones de cooperación interinstitucional y comunitaria.

- El plan maestro de movilidad es un proceso de mejora continua por ello es necesario medir de manera periódica y rigurosa el impacto de las acciones de movilidad sostenible implementadas de acuerdo con las estrategias definidas así se logran procesos de acompañamiento y seguimiento con el fin de buscar la sostenibilidad, la seguridad, la accesibilidad y la inclusión social

## 7.2. Transporte

- El transporte público de pasajeros tiene un carácter estructurante en todo proceso de planificación integral y sostenible del territorio, de esta forma la articulación e integración del transporte público debe garantizar la conexión de zonas urbanas y suburbanas con la región, garantizar la eficiencia de la prestación en función de la modernización de los sistemas de transporte, definición y optimización de la infraestructura asociada, gestión y control del tráfico y que logre la articulación de las políticas con los diferentes actores de la movilidad y garantice y promueva el uso de los modos no motorizados.

Actualmente en el Área metropolitana de Bucaramanga no se cuenta con un sistema integrado del transporte público de pasajeros que ofrezca un buen nivel de servicio a la población, esto conlleva al aumento de las externalidades negativas como la congestión, aumentos de costos de viaje, contaminación atmosférica, visual y auditiva, accidentalidad y seguridad entre otras, con base en lo anterior se deben enfatizar esfuerzos en posicionar al transporte público de pasajeros como la primera opción de viaje para los usuarios, mejorando la accesibilidad y cobertura en el territorio, disminuyendo los tiempos de viaje, garantizando niveles de servicio adecuado, que permita afrontar los actuales problemas evidenciados del aumento y proliferación de modos informales e ilegales, deficiencia del sistema de transporte masivo y transporte público colectivo, necesidad de flota operativa y la baja demanda del sistema en general.

Así se deberá enfatizar y unificar acciones en la prioridad de lograr una reestructuración del sistema que logre un transporte competitivo e integral que desincentive el uso de modos privados mediante la calidad de la prestación del servicio y no únicamente por medidas de restricción.

- El AMB actualmente cuenta con 16 parques industriales y/o centros logísticos, ubicados específicamente en los municipios de Bucaramanga, Girón y Floridablanca, de los cuales 11 solo cuentan con el servicio de almacenaje y despacho y solo uno (Central de Abastos de Bucaramanga) ofrece servicios adicionales como consolidación y desconsolidación de carga. El acceso a estos centros se realiza a través de vías de la malla vial principal, sin embargo, existen



algunos tramos de vías que no presentan las características adecuadas para la operación de los camiones de más de 4 ejes.

- De acuerdo con la información de carga analizada obtenida del Registro Nacional de Despachos de Carga –RNDC, se encuentra que el promedio de carga generada por del AMB, considerando los años 2015 al 2019, es cercana a los 1.8 millones de toneladas al año, mientras que la carga que ingresa desde el resto del país es del orden de los 2.3 millones de toneladas anuales.
- Por su parte, para la carga menor o carga local de cada municipio, se pudieron establecer sitios de concentración de atractores y generadores, los cuales corresponden a zonas con presencia de locales comerciales, dotacionales y usos industriales, que por su tamaño no cuentan con zonas destinadas al cargue y descargue de mercancías y por lo tanto, estas actividades se realizan directamente desde el parqueo en vía. Esta situación no se ve reflejada en los centros comerciales ni en usos de gran escala, ya que estos tienen previstas las zonas de carga al interior de los predios.
- Se logró establecer tanto los corredores de carga como los nodos de conectividad entre estos, que no cumplen con las especificaciones de diseño geométrico, señalización y demarcación vial que garantice la operación de los vehículos de carga y que, por lo tanto, deben ser priorizados para su mejoramiento.
- Se contó con información de la única empresa de transporte público que cuenta con la modalidad de transporte mixto en el área metropolitana, que opera en Piedecuesta. Esta empresa cuenta con 28 vehículos que utilizan como combustible diésel, sólo 13 de los vehículos tienen menos de 10 años de operación. Actualmente operan 12 rutas y se proyecta la implementación de 5 rutas adicionales.
- A partir del registro de propietarios y conductores de la AMB, se encontró que actualmente se encuentran operando 25 empresas con 6818 taxis afiliados, de los cuales el 72% tienen más de 10 años en operación y casi el 100% opera con gasolina.
- En la actualidad existen 25 empresas, que cuentan con 6818 taxis afiliados, de los cuales 6440 (94%) operan en todos el AMB, mientras que el porcentaje restante tiene radio de acción solo en el municipio en el que se encuentra registrado.
- El Acuerdo Metropolitano 04 de 2018, permitió que los municipios delegaran a la autoridad metropolitana el control de la prestación del servicio público individual, sin embargo, aún se encuentra un 6% de los taxis que no se han acogido al acuerdo.
- Con relación al transporte público individual, como problemáticas identificadas, se encuentra que este tipo de transporte se ve afectado por el mal estado de las vías, la congestión, el aumento del transporte informal y la falta de control por parte de las entidades públicas.
- A partir de la encuesta a hogares se establecieron los viajes que se realizan en transporte público individual, siendo Bucaramanga y Floridablanca los municipios del área metropolitana que presentan la mayor participación con el 55% y 31%, respectivamente. El motivo del viaje más común es el regreso a casa y la mayoría de las personas dicen que los utilizan por facilidad.

- Con las zonas que concentran orígenes y destinos de viajes en transporte público individual para realizar los viajes dentro del Área Metropolitana de Bucaramanga y la localización de los principales usos atractores de viajes, se establecieron los puntos de confluencia donde se hace prioritario implementar zonas amarillas donde los usuarios puedan realizar el ascenso y descenso de los taxis.
- Considerando la conurbación que existe entre Bucaramanga y Floridablanca, no es posible desligar los viajes que se generan entre estos dos municipios en los diferentes modos de transporte, por lo cual, las medidas y programas que se consideren para uno de los dos municipios, afecta la movilidad y la relación entre los dos, por lo cual, es importante que, para la etapa de la formulación, se consideren los dos municipios con el fin de articular proyectos que permitan su integración.
- Para el transporte de carga, se aconseja que se lleven a cabo los programas y proyectos que fueron propuestos, priorizando la adecuación y/o mejoramiento geométrico de los corredores enmarcados como logísticos y para las intersecciones que presentan condiciones geométricas inapropiadas para la circulación de camiones de más de 4 ejes.

Se recomienda comenzar con intervenciones de mejoramiento que comprendan acciones mínimas de bajo costo y acción rápida, como la implementación de señalización y/o demarcación vial, la reconfiguración geométrica de baja escala (adecuación de esquinas de intersecciones, intervención de isletas o separadores), la prohibición de circulación de camiones de algunas categorías o tonelaje, como las más importantes.

Para los corredores definidos como logísticos que se encuentran proyectados, es necesario que los diseños viales garanticen la operación de los vehículos de carga, de acuerdo con la jerarquización y la clasificación del Plan Vial de Carga, teniendo considerando parámetros como: velocidad operacional del corredor, tipo de vehículo de carga que permite, las secciones viales deben garantizar anchos de carril de 3,5 m, contar con retornos y/o radios de giro en intersecciones apropiados para el tipo de vehículos, puentes que crucen el corredor con gálibos mínimos de 4 m.

Para la microdistribución de carga local, teniendo en cuenta que las áreas de influencia definidas, se concentran en sectores consolidados y donde se planteen vías para tráfico restringido y/o la peatonalización de vías, donde no es posible realizar adecuación de las vías para la circulación de vehículos de carga de más de dos ejes, se sugiere establecer zonas de carga en vías de malla vial local o intermedia, que cuenten con volúmenes vehiculares bajos y/o reglamentar los horarios autorizados para el uso de las zonas de carga; realizar convenios con parqueaderos públicos fuera de vía, promover el uso de vehículos no motorizados para realizar la microdistribución, restringir el parqueo en vía, para garantizar que las actividades de cargue y descargue no se realicen sobre la vía, ocasionando congestión.

La optimización de la operación de los centros logísticos se logrará a partir de la determinación de las necesidades de la infraestructura especializada, la implementación de plataformas logísticas que permitan manejar las cadenas de abastecimiento, con el fomento de buenas prácticas en el manejo de la carga. Es imperativo que se realice la articulación con las iniciativas que al respecto realice la Alianza Logística Regional de Santander.

Se recomienda priorizar la implementación de las zonas de carga identificadas, con el fin de permitir el uso adecuado y eficiente del espacio público, reduciendo la congestión vehicular, especialmente en las zonas donde el perfil vial y la capacidad son reducidos y/o restringidos.

Es importante que se generen espacios de participación, discusión y planeación entre los diferentes actores que deban ser vinculados o favorecidos por la implementación de las Zonas de Carga.

- Respecto al transporte público individual, se recomienda al igual que en todos los municipios del Área Metropolitana, aprovechar la oportunidad para realizar la reposición de la flota de taxis, utilizando tecnologías limpias o de bajas emisiones, tales como eléctricos o híbridos, así como realizar un plan progresivo de conversión de la flota a GNV, por medio de convenios con empresas o entidades que subsidien a vehículos que cuente con menos de 10 años de operación.

Aunque la implementación de Zonas Amarillas se encuentra enmarcada dentro del Plan Maestro de Estacionamientos, como victoria temprana, se sugiere iniciar su implementación en los sectores que fueron identificados como generadores y atractores de viajes en transporte público individual.

Para su ejecución y obtener la aprobación del público, se aconseja crear espacios de participación, discusión y planeación entre los diferentes actores que deban ser vinculados o favorecidos por la implementación de las Zonas Amarillas.

Se debe considerar la posibilidad de implementar el programa de Taxi Inteligente, el cual permitirá obtener información en tiempo real de los viajes que se realizan en este modo de transporte, de los costos de operación y de la calidad del servicio.

- Respecto al transporte mixto de pasajeros en el municipio de Floridablanca no se encuentra establecida zonas de operación y operadores que puedan asumir la demanda, teniendo en cuenta esta situación se hace necesario realizar un estudio que determine la demanda insatisfecha para este modo de transporte en el municipio y que se logre integrar con los municipios del Área Metropolitana de Bucaramanga, de tal forma que se pueda estructurar técnica, legal y financiera para que se consolide como un sistema de transporte a nivel metropolitano.
- Aunque la implementación de parqueaderos disuasorios se encuentra enmarcado dentro del Plan Maestro de Estacionamientos, se sugiere comenzar con un estudio que permita establecer la ubicación como un sistema complementario a estaciones y/o portales, que permitan la intermodalidad y que promueva el uso del transporte público; generando una disminución en los niveles de congestión del municipio y del Área Metropolitana.

## 7.3. Infraestructura

### Plan Vial Metropolitano - PVM

El Plan Vial Metropolitano - PVM es un componente estructurante del Plan Maestro de Movilidad, el cual parte del principio de conformar una red de “Calles Completas” es decir, la propuesta contempla espacios adecuados para cada uno de los actores viales tal que circulen de forma segura y ordenada.

La red de corredores propuestos en el PVM articula lo definido en el PMMM 2011-2030 y en las Directrices de Ordenamiento Territorial Metropolitano, así como los avances y detalles tenidos en los últimos años en cada corredor.

Dichos corredores no solamente cumplen la función de conectar o brindar accesibilidad al interior del Área Metropolitana y su conexión con el país, sino que también son y serán los ejes estructurantes del territorio que canalizarán, contendrán o potencializarán los desarrollos urbanos.

La propuesta entonces parte de la definición de cuatro categorías que, según la función de conectividad y accesibilidad, establece usos del espacio vial, velocidades de operación, conexión con el resto de la red, y otros lineamientos que brindarán herramientas al momento de estructurar cada corredor. Las cuatro categorías son:

- Nacional y regional: 211.75 Km
- Anillos perimetrales o circunvalares: 181.68 Km
- Conexión metropolitana: 97.47 Km
- Arteriales con carácter metropolitano: 100.66 Km

Es pertinente resaltar que esta red tiene un funcionamiento sistémico, lo que quiere decir una relación de cada subsistema o categoría respecto a las otras. Un ejemplo de ello y como recomendación se sugiere priorizar la gestión para materializar los corredores de la categoría de anillos perimetrales ya que su implementación y consolidación descargará de la red interna y de conexión metropolitana el tránsito de paso que no tiene origen ni destino el Área Metropolitana. Esta reducción de tránsito de paso también contribuirá en la reducción de las externalidades que tiene consigo: emisiones, congestión y siniestralidad.

Partiendo de esta red vial, es fundamental mencionar que el desarrollo de los segmentos viales dentro del límite de Floridablanca es estratégico y relevante a nivel metropolitano, ya que su localización permite continuidad, conectividad y completa la funcionalidad de toda la red. En este sentido, a continuación, se presenta la longitud de red vial metropolitana dentro de Floridablanca para cada tipología:

- Nacional y regional: 16.99Km
- Anillos perimetrales o circunvalares: 88.14 Km
- Conexión metropolitana: 34.84 Km
- Arteriales con carácter metropolitano: 12.26 Km

### Otros proyectos de infraestructura:

Se proponen proyectos de infraestructura que mejoran la operación del transporte público considerando este como columna vertebral para la conectividad sostenible del Área Metropolitana:

- **Diseño e implementación de corredores estratégicos para el Transporte Público:** Corredores que por su oferta de rutas o su baja velocidad operacional deben proveer espacios preferenciales para el transporte público en alguna de sus tipologías según diseño, entorno urbano y necesidades operacionales: Carriles preferenciales, carriles exclusivos, y calzadas/corredores exclusivos para el transporte público.

- **Infraestructura de acceso, salida e integración modal con el transporte público:** en este componente se proponen diferentes proyectos que dependen de su escala territorial. Entre estos proyectos se encuentran:
  - **Puntos de intercambio modal:** Son los segundos en la escala territorial. Estos permiten la integración del sistema de transporte masivo / público con otros modos de transporte como cable, bicicleta, taxis, vehículos, así como infraestructura robusta para la espera y comodidad de los peatones.
  - **Construir, mantener y/o adecuar la red de paraderos del Transporte Público para que sean accesibles y seguros:** Este proyecto está relacionado con las zonas duras donde los usuarios esperan en los paraderos que cuentan con mobiliario urbano (techo). Estos son paraderos que tienen unas condiciones de accesibilidad adecuadas para personas con movilidad reducida y limitaciones visuales.
  - **Señalética clara, visible, incluyente e integrada:** como última tipología se encuentran todos los paraderos que complementan la red de puntos de acceso al transporte público. En este proyecto se propone mejorar la información brindada al usuario en el elemento de la señal de todos los paraderos.

Por otro lado, se proponen intervenciones en infraestructura que mejoren las condiciones para los modos activos, tal que puedan circular de forma segura y directa. En este sentido se tienen:

- **Implementación de módulos peatonales y dispositivos sonoros en intersecciones semaforizadas:** En este proyecto se buscará tener una red de intersecciones semaforizadas modernas y con módulos peatonales y ciclistas, así como con dispositivos sonoros que permitan alertar a todos los actores viales de forma segura y ordenada. Este proyecto debe partir de un rediseño de las fases semaforizadas priorizando los modos sostenibles (peatón, ciclista y transporte público) y debe implementar rampas peatonales en cada uno de los costados de los ramales viales que convergen en la intersección, así como modificación de los separadores para brindar continuidad y resguardo del paso peatonal. Todo lo anterior debe ir acompañado de la debida señalización del paso peatonal (Cebra).
- **Zonas escolares seguras:** Este proyecto busca generar espacios seguros en los entornos escolares guardando la vida de los actores más vulnerables en la vía: los niños y niñas. Se busca a través de intervenciones integrales mejorar las condiciones de acceso y salida desde y hacia las entidades educativas, reduciendo las velocidades de vehículos motorizados y mejorando los espacios para los modos activos.
- **Zonas 30 o de tránsito calmado:** Este proyecto busca generar zonas de baja velocidad de circulación de vehículos motorizados tal que sean seguras para todos los actores viales. Estas se proponen principalmente alrededor de equipamientos de salud y corredores con prioridad peatonal. Específicamente para Floridablanca es pertinente priorizar la zona de salud cercano a la estación Cañaveral, la cual diseñarse como una red de prioridad para modos activos que conecte con la red de transporte público.



## 7.4. Seguridad Vial

Con el fin de cambiar los paradigmas de abordaje de la problemática creciente de inseguridad vial en el AMB, y robustecer la capacidad técnica y operativa para prevenir las muertes en el tránsito, en este PMMM se presenta la línea de trabajo estratégica que se compone de:

1. **Declarar la Seguridad Vial como un Hecho Metropolitano y adoptar la Visión Cero** como principio de actuación, lo cual permitirá al Área Metropolitana de Bucaramanga articular las capacidades y competencias municipales y nacionales, propendiendo por acortar las brechas de capacidad técnica y financiera, y posibilitando que en los municipios con más debilidades institucionales se asuma más efectivamente el imperativo de proteger la vida en el sistema de movilidad.
2. Crear de la **Unidad Metropolitana de Seguridad Vial**, una unidad técnica especializada, conformada y liderada desde el Área Metropolitana, que articule a los profesionales de las Secretarías de Tránsito de los municipios del área y promueva la creación conjunta de acciones técnicas y pedagógicas, la transferencia de conocimiento y de buenas prácticas entre los equipos, con el fin de trabajar en bloque por el mejoramiento de la seguridad vial de todos los usuarios del sistema de movilidad del Área.
3. Acometer la búsqueda de oportunidades y **conformación de alianzas de cooperación técnica y transferencia de conocimiento** a nivel nacional o internacional, con el fin de aprovechar las lecciones aprendidas y los casos de éxito de similares, adoptar buenas prácticas que faciliten la mitigación de la problemática de una forma más efectiva, así como también transmitir y visibilizar los casos de éxito propios.
4. Elaborar de forma coordinada los **Planes de Seguridad Vial y de Gestión de la Velocidad** del Área Metropolitana y de los municipios que la conforman.
5. Crear **Lineamientos de Seguridad** para transversalizar el tema en los procedimientos que se efectúan desde el sector movilidad.
6. Actuar para proteger la vida en las vías es un imperativo de la visión cero, por lo que el actual Plan también propone desde etapas tempranas de su implementación, la **Intervención integral de lugares críticos** de siniestralidad vial para evitar las muertes en el tránsito.

## 7.5. Urbanismo

### *Infraestructura peatonal, ciclista y ambiental*

La actualización del Plan Maestro Metropolitano de Movilidad tiene el claro objetivo de recalificar y ampliar la red de infraestructura para modos no motorizados, haciéndola atractiva para viajes cotidianos dentro del área metropolitana de Bucaramanga. Devolver la prioridad al peatón, al ciclista y al transporte público son las apuestas para un área metropolitana más sostenible en el futuro. En este sentido, esta propuesta se fundamenta en tres estrategias claramente definidas:

1. La rehabilitación y/o reconstrucción de infraestructura peatonal existente, y la construcción de nueva infraestructura peatonal con **estándares óptimos para la circulación de población en condición de discapacidad**.
2. El reverdecimiento de los corredores de infraestructura de movilidad, que permita la **articulación y conexión de los elementos de la estructura ecológica** principal del área metropolitana.
3. El fortalecimiento de la red de ciclocorredores metropolitanos y urbanos, consolidando **infraestructura segura, directa, atractiva, coherente y cómoda**.

Al respecto, la actual actualización del PMMM identifica los proyectos que serán objeto de intervención en cada uno de los componentes mencionados, sin embargo, estos corredores no son aislados o exclusivos. Cada corredor puede albergar más dos o más proyectos: vial + peatonal + ciclista, peatonal + ambiental, vial + ambiental, etc., por lo cual se hace necesaria la articulación de cada proyecto con las demás iniciativas en cada segmento.

Particularmente el municipio de Floridablanca posee una relación directa con Bucaramanga, lo cual genera una dinámica constante e interdependiente entre ambos municipios. Esta relación funcional hace que los proyectos de un municipio se extiendan hacia el otro, ya que comparten los mismos corredores. Es allí donde se hace necesaria una articulación y diálogo constante con el municipio de Bucaramanga y el AMB, buscando coherencia entre los proyectos a desarrollar y evitando proyectos desconectados.

En este sentido, es altamente recomendado que la priorización y ejecución de proyectos sean conciliados y coordinados desde la escala metropolitana, con el fin de generar proyectos de impacto y articulados para toda la región.

Por otro lado, para aquellos proyectos que requieren estudios de diagnóstico y factibilidad previos, Floridablanca debe coordinar con el AMB dichos estudios, con el fin de compartir el mismo enfoque metodológico con el resto de los municipios del AMB, y quizás sumar esfuerzos en la generación de dichos estudios.

## 7.6. Financiero

El costo total del Plan Maestro de Movilidad de Floridablanca asciende a COP457.896,07 millones (2021=100), ejecutados COP129.615,33 millones (2021=100) en el corto plazo, COP108.798,12 millones (2021=100) en el mediano plazo y COP219.482,62 millones (2021=100) en el largo plazo.

Adicional a estos, bajo el marco del Plan Maestro Metropolitano de movilidad, se encuentran algunos proyectos no incluidos en el plan de orden municipal. Tales proyectos corresponden a acciones metropolitanas por la cesión de la autoridad de transporte al Área Metropolitana de Bucaramanga y por la gestión del SITM por parte de Metrolínea. Siendo estas entidades las ejecutoras de estos proyectos, se mantiene la responsabilidad del municipio por atender su financiación mediante acuerdos de cofinanciación. De tal forma, se estima un costo adicional por COP100.587,86 millones (2021=100). Este costo obedece a la estimación de participación en la cofinanciación a partir del porcentaje de la población del área metropolitana de Bucaramanga.

**TABLA 128. DÉFICIT O SUPERÁVIT DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD DE FLORIDABLANCA FRENTE A LOS RECURSOS PÚBLICOS DE INVERSIÓN EN MMCOP (2021=100)**

Concepto	Total	Corto plazo	Mediano plazo	Largo plazo
Fuentes Administración Central	\$ 188.689,83	\$ 56.701,85	\$ 64.845,30	\$ 67.142,68
Fuentes Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca	\$ 74.396,59	\$ 27.898,72	\$ 23.248,93	\$ 23.248,93
Costos Plan Maestro de Movilidad	\$ 457.896,07	\$ 129.615,33	\$ 108.798,12	\$ 219.482,62
Costos Plan Maestro Metropolitano de Movilidad - Floridablanca	\$ 100.587,86	\$ 20.232,46	\$ 39.567,78	\$ 40.787,62
Déficit (-)/Superávit (+)	-\$ 295.397,52	-\$ 65.247,22	-\$ 60.271,67	-\$ 169.878,62

*Fuente: Elaboración propia*

Para atender estos costos, en el periodo 2022 a 2037, se estima un potencial de inversión de recursos propios en movilidad por COP263.086 millones por parte de Floridablanca (2021=100). Esto corresponde a recursos de inversión de libre destinación que serían direccionados al sector por parte de la administración central y la autoridad de tránsito de cada municipio. Este potencial se calcula a partir de la revisión de la participación histórica de la inversión en movilidad en los rubros de ingresos que los municipios han direccionado a su fondeo.

Así mismo, se reconoce la responsabilidad fiscal de Floridablanca en función de los indicadores de ley de salud fiscal y endeudamiento, dictados por la Ley 358 de 1997, la Ley 617 de 2000 y Ley 819 de 2003. De tal forma, el municipio puede acceder a recursos adicionales del crédito, los cuales permiten apalancar la inversión en el sector cuando los ingresos propios no suplen los requerimientos presupuestales. El cupo de endeudamiento de Floridablanca alcanza disponibilidades hasta por COP300.000 millones (2021=100) en periodos dentro del plazo evaluado 2022 a 2037. El acceso a estos recursos debe reconocer la participación de la movilidad en el rubro de inversión del municipio, y la gestión por parte de las secretarías de hacienda municipales para realizar los respectivos contratos de crédito con el sector privado.

Así mismo, para el cubrimiento de los requerimientos de inversión del Plan Maestro de Movilidad, se disponen de las fuentes alternativas analizadas, las cuales representan mecanismos para la generación de recursos adicionales que pueden ser ejecutados en las acciones propuestas. A continuación, se detallan las fuentes disponibles por parte del municipio para la ejecución de los proyectos.

### **Floridablanca**

Durante los años 2017 a 2021 la administración central de Floridablanca ha ejecutado gasto de inversión en el sector en los conceptos de infraestructura vial y seguridad vial por planes de tránsito, educación, dotación.

En este periodo, los ingresos corrientes de libre destinación componen la principal fuente de inversión en el sector, con un 55,32%. Seguido a este, se encuentran los recursos del crédito participan que con el 12,42%. La cofinanciación departamental ha representado el 8,10% de la inversión en el sector. Finalmente, el rubro definido como otros recursos de capital compone el 8,23% de los recursos (debido a su recurrencia, se asume que este concepto corresponde al ingreso por Utilidades y Rendimientos Financieros), seguido por el SGP – Libre Inversión con el 3,95% durante el periodo evaluado.

El sector movilidad participa, en promedio, en el 4,36% de los ICLD, el 8,93% de los recursos de libre Inversión del Sistema General de Participaciones y el 33,38% de las Utilidades y Rendimientos Financieros. Igualmente, los recursos del crédito adquiridos por el municipio se han ejecutado en un 50% en inversión en infraestructura vial.

- Infraestructura vial: Representa el 2,67 de los ICLD, 8,93% de los recursos del SGP – Libre Inversión y el 50% de los recursos del crédito.
- Seguridad vial: Representa el 1,68% de los ICLD.

En el Presupuesto General de Rentas y Gastos de Floridablanca no se define una predisposición de rubros de ingresos para la inversión en el sector. Sin embargo, la Sobretasa a la Gasolina se ha mantenido como fuente, tal como se evidencia en el convenio de cofinanciación para el compromiso de vigencias futuras al SITM. La tasa por estacionamiento en vía se incluye en el presupuesto de ingresos del municipio con una destinación a la dotación y operación del plan de estacionamientos.

La estimación de los recursos de inversión en el Plan de Movilidad se realiza a partir de la participación del sector en los rubros de ingresos. Las proyecciones de tales ingresos se obtienen a partir del Plan Financiero del Plan de Desarrollo del Municipio para el periodo 2020 a 2023. Para periodos posteriores al 2030, la cual es la última vigencia proyectada, se asumen ingresos constantes con el reconocimiento de la inflación objetivo de la Nación.

La Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca destina en promedio el 33,93% de sus recursos a la inversión en seguridad vial, mediante el mantenimiento y dotación de la infraestructura propia del sector para semaforización, señalización, demarcación y planes de tránsito y educación vial.

La estimación de recaudo de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca, en ausencia de un Plan Financiero de la entidad, se proyecta constante sobre el promedio de ingresos totales para las vigencias 2019 y 2020. Este recaudo es inferior al estimado por la entidad para el 2022 en el Plan de Rentas y Gastos del municipio de Floridablanca. Sin embargo, se ajusta a la ejecución presupuestal histórica real de la autoridad de tránsito.

En Floridablanca, el Departamento ha cofinanciado de forma regular la inversión en obras de infraestructura vial. Se asume que esta participación continúe en el plazo del Plan Maestro de Movilidad. Los recursos por esta fuente se estiman en un 11,52% sobre los recursos propios del municipio, equivalente al monto añadido por el departamento sobre los ICLD, recursos del SGP – Libre Inversión y Utilidades y Rendimientos Financieros en el periodo evaluado.

**TABLA 129. PROYECCIÓN DE FUENTES DE RECURSOS DE INVERSIÓN DE FLORIDABLANCA EN EL SECTOR MOVILIDAD EN MMCOP (2021=100)**

Año	Administración Central					Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca
	ICLD Movilidad	SGP - Libre inversión Movilidad	Utilidades y rendimientos financieros Movilidad	Cofinanciación departamental	Cupo de endeudamiento Total	
2022	\$ 5.857	\$ 615	\$ 732	\$ 830	\$ 57.862	\$ 4.650
2023	\$ 6.344	\$ 594	\$ 728	\$ 883	\$ 78.315	\$ 4.650
2024	\$ 6.848	\$ 576	\$ 728	\$ 939	\$ 114.910	\$ 4.650
2025	\$ 7.394	\$ 559	\$ 728	\$ 1.000	\$ 136.023	\$ 4.650
2026	\$ 7.988	\$ 543	\$ 728	\$ 1.067	\$ 164.894	\$ 4.650
2027	\$ 8.627	\$ 527	\$ 728	\$ 1.139	\$ 195.041	\$ 4.650
2028	\$ 9.323	\$ 512	\$ 728	\$ 1.217	\$ 225.428	\$ 4.650
2029	\$ 10.078	\$ 497	\$ 728	\$ 1.302	\$ 255.486	\$ 4.650
2030	\$ 10.897	\$ 483	\$ 728	\$ 1.395	\$ 286.441	\$ 4.650
2031	\$ 10.897	\$ 469	\$ 728	\$ 1.393	\$ 318.244	\$ 4.650
2032	\$ 10.897	\$ 455	\$ 728	\$ 1.392	\$ 308.975	\$ 4.650
2033	\$ 10.897	\$ 442	\$ 728	\$ 1.390	\$ 299.976	\$ 4.650
2034	\$ 10.897	\$ 429	\$ 728	\$ 1.389	\$ 291.239	\$ 4.650
2035	\$ 10.897	\$ 416	\$ 728	\$ 1.387	\$ 282.756	\$ 4.650
2036	\$ 10.897	\$ 404	\$ 728	\$ 1.386	\$ 274.520	\$ 4.650
2037	\$ 10.897	\$ 392	\$ 728	\$ 1.385	\$ 266.525	\$ 4.650

Total	\$ 149.634	\$ 7.913	\$ 11.648	\$ 19.495	\$ 3.556.635	\$ 74.397
-------	------------	----------	-----------	-----------	--------------	-----------

Fuente: Elaboración propia a partir de información en el Consolidador de Hacienda e Información Pública

### **Fuentes alternativas**

Los mecanismos definidos como viables para la generación de recursos adicionales para inversión en los proyectos del Plan Maestro de Movilidad son:

- Contribución por el servicio de parqueadero fuera de vía
- Estacionamiento en vía
- Áreas con restricción vehicular
- Derecho real accesorio de superficie en infraestructura de transporte
- Contribución de Valorización
- Concesión
- Factor de calidad en la tarifa para renovación de flota
- Estímulos para la modernización energética de los vehículos del sistema de transporte público individual
- Urbanismo Táctico
- Sistemas de bicicletas por desarrollo privado

Estas fuentes pueden generar recursos adicionales de inversión de acuerdo con las alternativas presentadas en el Plan y por decisión de las dependencias e instancias competentes.

La estimación de los recursos disponibles por estas fuentes se realiza en función de la información disponible para el Consultor, para aquellos mecanismos que predisponen un techo presupuestal por los recursos que pueden ser ejecutados.

Así, en el periodo 2022 a 2037 se estima para Floridablanca una generación de recursos por COP812.993 billones (2021=100) por Contribución por Valorización en función de la capacidad de pago del total de predios del municipio. Igualmente, se estima para el mecanismo de cobro por acceso a áreas con restricción vehicular bajo la medida de pago solidario del Pico y Placa un recaudo de hasta por COP121.053 millones (2021=100) en el horizonte temporal del plan.

### **Análisis de beneficios**

El análisis costo beneficio del Plan Maestro de Movilidad se realiza para aquellos proyectos modelables. Es decir, se realiza para aquellos que pueden ser incluidos en el modelo de transporte sobre el cual se extraen los indicadores de mejora en la movilidad por los resultados de las intervenciones. Así, el análisis se realiza sobre los proyectos del Plan Vial Metropolitano. Es sobre estas intervenciones que se analizan los beneficios para toda el área metropolitana, dada la interconexión entre los municipios que hacen parte de esta.

El resultado del análisis costo beneficio arroja una razón de beneficio costo de 1,3. Es decir, los beneficios a la movilidad por los proyectos propuestos generan un beneficio de 130% frente a los costos económicos de su implementación. Este resultado se obtiene a partir de la cuantificación de los siguientes beneficios.

- Reducción de tiempos de viaje: VPNE de COP170.084,35 millones.



- Reducción de emisiones: VPNE de COP62,30 millones.
- Aumento de actividad física: VPNE de COP104.916,17 millones.

Así mismo, el costo obedece al costo estimado para el Plan Vial Metropolitano, ajustado a precios económicos por la Razón Precio Cuenta de 0,78<sup>37</sup> (ajuste de costo de oportunidad en el costo de inversión por mano de obra colombiana calculado por el DNP), con un Valor Presente Neto Económico total de COP211.520,25 millones.

---

<sup>37</sup> DNP. GUIAS SECTORIALES DE PROYECTOS - GUIA No 5 DE PROYECTOS DE CONSTRUCCION, MEJORAMIENTO Y REHABILITACION DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL. 2015.

## 8. Anexos

A continuación, se enumeran los anexos entregados con el producto:

- Anexo 01. Herramienta mapa general del plan
- Anexo 02. Fichas de proyectos. En este documento se presentan las fichas de los proyectos desarrollados en el informe, los cuales contiene ciertos colores en el nombre de la hoja:
  - Color azul: Corresponde a proyectos estructurantes
  - Color naranja: Corresponde a proyectos transversales
  - Color verde: Corresponde a proyectos POT
  - Color amarillo: Corresponde a proyectos del Plan Vial
  - Color Gris: Corresponde a proyectos específicos
- Anexo 03. Costos de los proyectos
- Anexo 04. Plan Vial Metropolitano
- Anexo 05. Archivos cartográficos
- Anexo 06. Database
- Anexo 07. Seguimiento Indicadores
- Anexo 08. Decreto de adopción

## 9. Bibliografía

- AASHTO. (s.f). A policy of Geometric Design Highway and Streets. Green Book
- Alcaldía de Bucaramanga. (2021). Acuerdo 039 de 20221- Presupuesto general de Rentas y Gastos del municipio de Bucaramanga para la vigencia fiscal del 1 de enero al 31 de diciembre del año 2022
- Área Metropolitana de Bucaramanga. Directrices de Ordenamiento Territorial. (s.f). <https://www.amb.gov.co/directrices-ordenamiento-territorial/>
- Alcaldía de Bucaramanga. (s.f). Estrategia de la Bicicleta.
- Alcaldía de Bucaramanga. (s.f). Manual para el Desarrollo y construcción del Espacio público en Bucaramanga.
- Alcaldía de Bucaramanga. (2020). Marco fiscal de Mediano Plazo Bucaramanga 2021-2031
- Alcaldía de Bucaramanga. (s.f). Plan de Ordenamiento Territorial. <https://www.bucaramanga.gov.co/bucaramanga-avanza/plan-de-ordenamiento-territorial/>
- Alcaldía de Floridablanca. (2020). *Plan de Desarrollo Unidos Avanzamos 2020-2023*
- Banco de la República. (2022). *Informe de Política Monetaria 01/2022*
- Banco de la República. (2022). *Salarios – Serie histórica*
- Betancourt, G. H. (2015). *Problemática en intersecciones viales de áreas urbanas: problemas y soluciones*. México.
- DANE. (2021). *Valor agregado por municipio (2011-2019)*
- DANE. (2019). *Ponderaciones nuevo IPC según divisiones*. Sitio web: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-actualizacion-metodologica-2019/ipc-ponderadores>
- Dirección de Tránsito de Bucaramanga. (2022). *Plan Operativo Anual de Inversión – POAI Vigencia 2022*
- Gomez, D. C. (2013). *Trabajo de grado para optar al Título de Magister en Planificación Urbana y Regional*. Bogota: Universidad de los Andes.
- ITDP. (2010). *Guía de Planificación de Sistemas BRT*. México.
- Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (2021). *Marco fiscal de Mediano plazo 2021*
- Naciones Unidas. (2021). *Streets for Life - 6a Semana mundial de las Naciones Unidas para la seguridad vial*. Estocolmo.
- SDM. (2021). *Lineamientos técnicos en materia de seguridad vial: Corredores con carriles preferenciales*. Bogotá.
- Transit Cooperative Research Program. (s.f.) *Guía de Localización y Diseño de Paraderos*
- Universidad Industrial de Santander. (2013). *Elaboración del estudio de factibilidad y actividades complementarias requeridas para el cobro por el sistema de contribución de valorización del plan vial Bucaramanga competitiva para el mejoramiento de la movilidad*