

SEGUIMIENTO A COMPROMISOS DEL ACUERDO 48 DE 2014 - POT
INFORME PRESENTADO A LA COMISIÓN PRIMERA CONCEJO DE MEDELLÍN
SUBDIRECCIÓN DE PLANEACION TERRITORIAL Y ESTRATEGICA DE CIUDAD DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN
Sesión 4 - Subsistema público y colectivo - MOVILIDAD
Mayo 17 de 2018

Subsistema POT	# compromiso	Artículo POT	tarea	avance	Tema para agrupar	Unidad de Medida	Corto plazo	Mediano Plazo	Largo Plazo	Semáforo de cumplimiento	Porcentaje avance
Movilidad	1	Artículo 128. Criterios de manejo para los Equipamientos de Transporte.	Numeral 11. Centros Logísticos de Carga y Terminales de carga. La definición, tratamiento y localización de los centros logísticos de carga y Terminales de Carga, será abordada por el Plan Integral de Movilidad Sostenible que realice el Municipio de Medellín en su defecto el que indique el Plan maestro de Movilidad del Área Metropolitana del Valle de Aburrá que se encuentre vigente.	El Área Metropolitana y el Municipio de Medellín en el marco del convenio 4600071984 destinaron recursos para la contratación de la Universidad Nacional sede Medellín, para la realización del Plan de Logística y Transporte de Carga. Este contrato lo realizó el AMVA con la Universidad al inicio de noviembre de 2017 y tiene una vigencia de 10 meses. Durante este contrato se verificará si son o no necesarios los centros logísticos y un estimado de donde serían más convenientes. Se aclara que este compromiso hace parte del PIMSMed, por lo que se apoyó al AMVA adelantar el proceso por ser un tema que se debe abordar de forma metropolitana y regional.	Plan de Carga	Porcentaje	X				50%
Movilidad	2	Artículo 162. Definición del subsistema de movilidad.	Parágrafo 1: En el corto plazo definido en el presente Acuerdo, la Administración Municipal formulará y adoptará el Plan Integral de Movilidad Sostenible que complemente los lineamientos de la ley 1083 del 31 de julio de 2.006. Este plan desarrollará, a escala de detalle de comuna, corregimiento, barrio y vereda, los planteamientos del Plan Maestro de Movilidad del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, actualizará el Plan Vial y acogerá las disposiciones del presente Acuerdo. Parágrafo 2: Los proyectos de movilidad y espacio público que al momento de la aprobación del presente Acuerdo, se encuentren diseñados o en proceso de diseño por parte de la Administración Municipal y sus entidades descentralizadas, tendrán hasta tres años para iniciar la obra física con los diseños fundamentados en el régimen urbanístico anterior. Si al cabo de dicho período no se han iniciado las obras, deberán realizarse nuevos diseños bajo las disposiciones del presente Plan.	Durante el 2017 se realizó el diagnóstico del Plan Integral de Movilidad Sostenible partiendo del diagnóstico de los diferentes planes y proyectos que se han realizado en la ciudad en el tema de movilidad, se analizó los avances logrados en ellos y las necesidades para así priorizar la formulación a realizar durante el 2018. Además, se viene adelantando la revisión general del Plan Vial con el equipo de contratistas del DAP teniendo un avance del diagnóstico. El parágrafo 2 no es un compromiso, es una oportunidad de transición para los proyectos que se encontraban en procesos de aprobación y ejecución a la hora de la aprobación del POT.	PIMSMed	Porcentaje	X				40%
Movilidad	3	Artículo 164. Sistemas articuladores de Movilidad.	Parágrafo: En el corto plazo del presente Acuerdo, la Administración Municipal reglamentará los casos y situaciones en los cuales debe presentarse el estudio de movilidad o accesibilidad, el contenido de los mismos, las obligaciones de mitigación de impactos y las sanciones por el incumplimiento de dichas disposiciones. En todo caso, se dará aplicación a lo establecido en el artículo 26 del Decreto 1469 del 2010 para el otorgamiento de las licencias de construcción en proyectos de gran superficie que impacten en la movilidad.	Esta reglamentación se incorporó al proyecto de Decreto de Norma Básica o Específica, reglamentaria del POT. Este decreto actualmente se encuentra en la etapa de análisis e incorporación, si es del caso, de observaciones durante su publicación en la Web del Municipio.	Norma Especifica	Porcentaje	X				98%
Movilidad	4	Artículo 165. Movilidad no motorizada	Ciclorrutas asistidas/Ascensores para bicicletas. Consisten en sistemas mecánicos de asistencia al ciclista en el ascenso de pendientes pronunciadas, que estarán adosados a la ciclorruta o a la calzada. La Administración Municipal estudiará en el marco del Plan Integral de Movilidad Sostenible, la implementación de este tipo de sistemas a fin de incentivar el uso de medios no motorizados en todo el municipio y en especial en las zonas de alta pendiente.	Durante el 2017 se realizó el diagnóstico del Plan Integral de Movilidad Sostenible partiendo de los diferentes planes y proyectos que se han realizado en la ciudad en el tema de movilidad, se analizó y priorizó las necesidades para la formulación, las cuales se espera ejecutar en próximas etapas los próximos años.	PIMSMed	Porcentaje	X				40%
Movilidad	5	Artículo 166. Elementos para la articulación del transporte público colectivo y masivo al transporte en bicicletas	Parágrafo. La Administración Municipal adelantará las gestiones ante el Ministerio de Transporte a efectos lograr la armonización normativa que permita la circulación de bicicletas eléctricas de pedaleo asistido y de actualizar la definición descrita en el Decreto 762 de 2002 para Bicicletas, además de la reglamentación para la implementación de vías de tráfico calmado.	CUMPLIDO La reglamentación para la realización de vías de tráfico calmado se encuentra en el Manual del Espacio Público, adoptado mediante Decreto 0113 del 10 de Febrero de 2017	MEP	Porcentaje	X				100%

Movilidad	6	Artículo 166. Elementos para la articulación del transporte público colectivo y masivo al transporte en bicicletas	Parágrafo. La Administración Municipal adelantará las gestiones ante el Ministerio de Transporte a efectos lograr la armonización normativa que permita la circulación de bicicletas eléctricas de pedaleo asistido y de actualizar la definición descrita en el Decreto 762 de 2002 para Bicicletas, además de la reglamentación para la implementación de vías de tráfico calmado.	CUMPLIDO Se han realizado por parte de la Secretaria de Movilidad gestiones para armonizar las normativa y el Ministerio de Transporte a realizado normas donde definen la circulación y de incentivos para las bicicletas de pedaleo asistido como son la Ley 1811 de 2016 y la Resolución 160 de 2017	solo	Porcentaje	X						100%	
Movilidad	7	Artículo 167. Movilidad motorizada.	Parágrafo 2. Con el fin de reducir alto índice de incidentes con vehículos motorizados de dos y tres ruedas, se estudiará la posible segregación de carriles para su circulación en las vías de mayor impacto, en el marco del Plan Integral de Movilidad Sostenible. Parágrafo 3. En el marco del Plan Integral de Movilidad Sostenible se analizará a nivel de pre factibilidad, la conexión férrea de la ciudad en el sentido oriente-occidente y viceversa. adicional a la planteada por el sistema férreo multipropósito en el sentido norte –sur y viceversa para la conexión con el centro del país y el Puerto de Urabá. Parágrafo 5. En el marco del Plan Integral de Movilidad Sostenible se analizará a nivel de pre factibilidad la implementación de un sistema de transporte colectivo eléctrico exclusivo para la movilidad de pasajeros en el centro de la ciudad, con el fin de descongestionar y contribuir a la disminución de los niveles de contaminación.	Durante el 2017 se realizó el diagnóstico del Plan Integral de Movilidad Sostenible - PIMSMed- partiendo de los diferentes planes y proyectos que se han realizado en la ciudad en el tema de movilidad, se analizó los avances y las necesidades para la formulación a realizar durante el 2018 y se priorizó la formulación de los corredores de transporte público y el sistema peatonal adjunto a éste, esperando como resultado la disponibilidad de carriles disponibles, y la posibilidad para generar segregación modal. Todas las propuestas planteadas en este artículo se plantean para la fase de formulación de cada modo y según la priorización establecida en la fase de diagnóstico.	PIMSMed	Porcentaje	X							40%
Movilidad	8	Artículo 169. Infraestructuras Asociadas al vehículo automotor.	1. Parqueaderos Públicos / Privados o Abiertos al Público. Los parqueaderos son los estacionamientos abiertos al público, de propiedad pública, privada o mixta desarrollados fuera de la vía en edificaciones apropiadas para tal fin. Igualmente, pueden ser mecanizados con el fin de optimizar el espacio y generar más cupos de parqueo en un mismo lugar. La Administración Municipal, en el marco del Plan Integral de Movilidad Sostenible estudiará la factibilidad del aprovechamiento económico del subsuelo de espacios públicos para la construcción de este tipo de infraestructuras.	Durante el 2017 se realizó el diagnóstico del Plan Integral de Movilidad Sostenible - PIMSMed. Se está elaborando la reglamentación del uso del subsuelo del espacio público con parqueaderos, depósitos de buses y centros logísticos. Se incluyeron los parqueaderos en soterrado en los incentivos para la construcción en el estatuto tributario y en la norma de aprovechamiento del espacio publico que se encuentra en proceso de revisión.	PIMSMed	Porcentaje	X						40%	
Movilidad		Artículo 169. Infraestructuras Asociadas al vehículo automotor	Los parqueaderos que estén en un radio de quinientos metros (500,00 m.) cerca de las estaciones del transporte colectivo y masivo y en los puntos de acceso a la ciudad, así como en los límites de zonas de cobro por congestión, deberán estar integrados tarifaria y operativamente al sistema integrado de transporte.	Desde el PIMSmed se ha venido avanzando en la integración de los parqueaderos al sistema integrado de transporte público masivo, será objeto del plan la identificación de lotes potenciales para la localización de paqueaderos asociados al sistema, así como las zonas con deficit de parqueaderos y la definición de estrategias para superarlo. En cuanto a la integración tarifaria, es una labor que ha venido liderando el Metro y la secretaría de movilidad y que supera los alcances del POT.	solo	Porcentaje	X						10%	

Movilidad	9	Artículo 170. Corredores verdes.	<p>Parágrafo 1. Los corredores verdes que se generarán de manera prioritaria durante la vigencia del Plan se identifican en el Anexo 4. Listado y clasificación de los elementos del Subsistema de Movilidad, en el que además se definen los tramos, los tipos de actuación y los parámetros urbanísticos y ecológicos para su intervención.</p> <p>Parágrafo 2. Acorde con la viabilidad de los estudios técnicos, ambientales y económicos, <u>la Administración Municipal por intermedio del proyecto Parques del Río y del AIE Transversalidad - MED Iguana implementará el sistema de soterramiento en las vías paralelas a la Quebrada la Iguaná</u>, en el tramo entre el corredor del Río Medellín (Aburrá) y el intercambio vial existente con la carrera 80.</p>	<p>Se realizó el concurso y los planteamientos urbanísticos de Parques del Río, correspondientes al polígono Río_API_62 adoptado mediante resolución No. 335 de 2014, adicionalmente se realizó el diagnóstico de movilidad de las Transversalidades AIE de las quebradas Iguana y Santa Elena, del cual se partirá para realizar la formulación de los macroproyectos.</p>	Macroproyectos	Porcentaje	X					40%
Movilidad	10	Artículo 172. Transporte Terrestre.	<p>2. Transporte de Carga. Es un componente funcional del Sistema de Transporte que hace referencia a la infraestructura por medio de la cual se realiza el abastecimiento, intercambio y distribución de bienes y mercancías en el territorio urbano y metropolitano. Comprende los siguientes elementos</p> <p>a) Corredores de Transporte de Carga: Son corredores relacionados con el abastecimiento y distribución de bienes en el territorio. <u>El Plan de Logística y Transporte de Carga de Medellín que hará parte del Plan Integral de Movilidad Sostenible para el Municipio, definirá las condiciones para la implementación y manejo de estos corredores.</u></p>	<p>El Área Metropolitana y el Municipio de Medellín en el marco del convenio 4600071984 destinaron recursos para la contratación de la Universidad Nacional sede Medellín, para la realización del Plan de Logística y Transporte de Carga. Este contrato lo realizó el AMVA con la Universidad al inicio de noviembre de 2017 y tiene una vigencia de 10 meses. Durante este contrato se verificará si son o no necesarios los centros logísticos y un estimado de donde serían más convenientes.</p> <p>Se aclara que este compromiso hace parte del PIMSMed, por lo que se apoyó al AMVA adelantar el proceso por ser un tema que se debe abordar de forma metropolitana y regional.</p>	Plan de carga	Porcentaje	X					50%
Movilidad	11	Artículo 172. Transporte Terrestre.	<p>Parágrafo 2. En el corto plazo establecido en el presente Acuerdo, la Administración Municipal reglamentará <u>la tabla de incentivos de distinta índole a fin de promover el uso de modos no motorizados, transporte público y de desincentivo del uso del vehículo particular para empresas e instituciones públicas y privadas.</u></p>	<p>CUMPLIDO</p> <p>1. Con la actualización del Estatuto Tributario y los planes de movilidad Empresariales Sostenibles, se generan los incentivos para las empresas que implementen soluciones de movilidad que mejoren el medio ambiente.</p> <p>Se adopta el Acuerdo 066 de 2017 «Por medio del cual se expide la normativa sustantiva aplicable a los tributos vigentes en el Municipio de Medellín»</p>	Estatuto tributario	Porcentaje	X	X				100%
Movilidad	12	Artículo 172. Transporte Terrestre.	<p>Parágrafo 3. <u>La Administración Municipal, en coordinación con el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y la Gobernación de Antioquia respaldará de acuerdo con las Directrices Metropolitanas de Ordenamiento Territorial, la implementación del Sistema Férreo Multipropósito para el transporte de pasajeros, carga y de residuos sólidos;</u> dichas Directrices Metropolitanas complementan y ajustan las definiciones del presente Plan sobre el tema. Los macroproyectos del AIE MEDRío y el <u>Proyecto Parques del Río Medellín, reservarán las fajas correspondientes de acuerdo con el concepto emitido por el Ministerio de Vías y Transporte, proponiendo que este sistema sea soterrado a fin de no interrumpir la continuidad urbana de la ciudad con el Río.</u> Para ello, la Línea Férrea Nacional podrá usar la del Sistema Férreo Multipropósito.</p> <p>Para la Línea Férrea Nacional existente, la Administración Municipal propondrá a la autoridad competente del Orden Nacional (Ministerio de Transporte) su uso con fines netamente turísticos y con velocidades inferiores a 30 km/h a fin de promover la realización de actividades que incentiven el uso adecuado de los Parques del Río Medellín.</p> <p><u>En todo caso se mantendrá la capacidad vial especificada para el corredor del río Medellín Aburrá, de acuerdo con el Plan Maestro de Movilidad del Área Metropolitana del Valle De Aburrá.</u></p>	<p>Durante el 2017 se conformó la sociedad promotora –conformada por la Gobernación de Antioquia, IDEA, Área Metropolitana y el Metro de Medellín, para reactivar el tema del ferrocarril en todo Antioquia y realizar la estructuración del proyecto sistema férreo multipropósito teniendo en cuenta las preexistencias del territorio, así como el proyecto de parques del río Medellín.</p> <p>Actualmente se llevan a cabo mesas de trabajo para temas prediales, trazados y lineamientos desde el Municipio para la Promotora y los contratistas de la estructuración del proyecto.</p>	Tren multipropósito	porcentaje			x			5%

Movilidad	13	Artículo 174. Transporte por Cables.	Parágrafo. El Plan Integral de Movilidad Sostenible para el municipio de Medellín comprenderá el <u>análisis de factibilidad técnica y económica para el establecimiento de sistemas de transporte de pasajeros, carga y/o turismo por cable u otro tipo de tecnología de transporte con el fin de comunicar entre sí algunas veredas de la zona rural del municipio y algunas veredas con la zona urbana o cabecera corregimental</u> además de los cerros tutelares entre sí y con el sistema integrado de transporte.	Durante el 2017 se realizó el diagnóstico del Plan Integral de Movilidad Sostenible partiendo de los diferentes planes y proyectos que se han realizado en la ciudad en el tema de movilidad, se analizó los avances y las necesidades para la formulación a realizar durante el 2018 y se priorizó la formulación de los corredores de transporte público y el sistema peatonal adjunto a éste, por lo tanto se espera, en esta etapa del Plan avanzar en el análisis de este compromiso.	PIMSMed	Porcentaje	X					40%
Movilidad	14	Artículo 175. Conectividad Regional.	La Administración Municipal respaldará las iniciativas regionales que conlleven a generar una mejor conectividad del municipio con la región Metropolitana, el Departamento y la Nación, en términos de optimización y aumento de la competitividad territorial, ya sea a través de vías y líneas férreas de altas especificaciones, infraestructura aeroportuaria o mediante transporte fluvial y marítimo hacia y desde los puertos sobre el Río Magdalena y los Océanos Atlántico y Pacífico. Harán parte de esta conectividad regional los siguientes: 1. La Autopista – Vía Travesía que recorre el municipio en sentido sur norte y viceversa y que será objeto de intervención en el marco del proyecto Parques del Río Medellín, conectando con las Autopistas de la Prosperidad hacia el norte, centro y sur del país.	Se realizó el diseño y los planteamientos urbanísticos de Parques del Río, correspondientes al polígono Río_API_62adoptado adoptado mediante resolución No. 335 de 2014, adicionalmente se realizó la Formulación del Macroproyecto AIE MEDrío con los decretos 2077 de 2015 Río Norte, 2053 de 2015 Río Centro y 2078 Río sur generando la continuidad de la vía de travesía a futuro. Por medio de la Unidad de Articulación Regional se realizan gestiones y mesas de trabajo de los diferentes proyectos de conectividad regional y nacional.	Macroproyectos	Porcentaje	X	X				30%
Movilidad	15	Artículo 175. Conectividad Regional.	2. <u>Las vías paralelas a la quebrada La Iguaná que conectan la Autopista – Vía Travesía con las Autopistas de la Prosperidad</u> hacia el occidente y la región de Urabá y las vías de conexión a la región del oriente del departamento en las cuales se incluye el <u>Túnel de Oriente</u> .	Se realizó el diagnóstico de movilidad de las transversalidades de la quebrada Iguaná y Santa Elena y parte del diagnóstico general del Macroproyecto AIE quebrada Iguaná. Se encuentra en proceso de contratación la formulación del Macroproyecto Iguaná, donde se revisará el tema de conexión de las autopistas de la Prosperidad con el Municipio por medio de las vías paralelas a la quebrada.	Macroproyectos	Porcentaje	X	X				40%
Movilidad	16	Artículo 175. Conectividad Regional.	3. El corredor del <u>sistema férreo multipropósito en el sentido sur norte</u> y el que se proponga en el sentido oriente occidente para el transporte de pasajeros, carga y residuos sólidos.	Durante el 2017 se conformó la sociedad promotora –conformada por la Gobernación de Antioquia, IDEA, Área Metropolitana y el Metro de Medellín, para reactivar el tema del ferrocarril en todo Antioquia y realizar la estructuración del proyecto sistema férreo multipropósito teniendo en cuenta las preexistencias del territorio, así como el proyecto de parques del río Medellín. Actualmente se llevan acabo mesas de trabajo para temas prediales, trazados y lineamientos desde el Municipio para la Promotora y los contratistas de la estructuración del proyecto.	Tren multipropósito	Porcentaje	X	X				5%

Movilidad	17	Artículo 175. Conectividad Regional.	4. Los equipamientos aeroportuarios que se encuentren en el territorio municipal o que le presten servicios fuera de este.	Desde el Departamento Administrativo de Planeación se ha realizado labores de articulación con la comisión Tripartita y la Gerencia del Aeropuerto Olaya Herrera y Jose María Cordova, acompañando la mesa de articulación entre los aeropuertos, las cuales se acompañaron durante el proceso y se realizó el respectivo seguimiento. Actualmente la mesa se encuentra finalizada desde el apoyo de la administración, y no se han presentado nuevas necesidades desde los aeropuertos para equipamientos aeroportuarios o de conexión y de funcionamiento.	solo	Porcentaje	X	X	X		100%
Movilidad	18	Artículo 175. Conectividad Regional.	5. Las áreas que se constituyan en nodos logísticos donde confluyan corredores y zonas de actividad logística, centros logísticos de transporte de carga.	El Área Metropolitana y el Municipio de Medellín en el marco del convenio 4600071984 destinaron recursos para la contratación de la Universidad Nacional sede Medellín, para la realización del Plan de Logística y Transporte de Carga. Este contrato lo realizó el AMVA con la Universidad al inicio de noviembre de 2017 y tiene una vigencia de 10 meses. Durante este contrato se verificará si son o no necesarios los centros logísticos y un estimado de donde serían más convenientes. Se aclara que este compromiso hace parte del PIMSMed, por lo que se apoyó al AMVA adelantar el proceso por ser un tema que se debe abordar de forma metropolitana y regional	Plan de Carga	Porcentaje	X	X			50%
Movilidad	19	Artículo 182. Criterios de manejo para Ciclorrutas (Red de vías y carriles para bicicletas)	Numeral 2. <u>El Plan Integral de Movilidad Sostenible que formulará la Administración Municipal, incorporará las disposiciones del Plan Maestro de la Bicicleta para el Área Metropolitana, entre los cuales se debe considerar la red de ciclocarriles.</u>	Las disposiciones del Plan Maestro de la Bicicleta se incorporaron en el manual de espacio público y la red de ciclo infraestructura que desde el AMVA y desde la Gerencia de Movilidad Humana y Secretaria de Infraestructura física están diseñando y ejecutando. El MEP ya se adoptó mediante Decreto 0113 de 2017, en proceso de publicación en Gaceta. No obstante, el PIMSMed fase diagnostico analizó el Plan Maestro de la Bicicleta para incluirlo en las siguientes fases del PIMSMed según la priorización planteada.	PIMSMed	Porcentaje	X				100%

Movilidad	20	Artículo 182. Criterios de manejo para Ciclorrutas (Red de vías y carriles para bicicletas)	Numeral 5, literales: b) Deberán implementarse mecanismos de señalización vertical que deberán ser validados por la Administración Municipal, quien acogerá las directrices del Plan Maestro de la Bicicleta una vez sea aprobado y concertado con el Municipio de Medellín.	CUMPLIDO Las disposiciones del Plan Maestro de la Bicicleta se incorporaron en el manual de espacio público y la red de ciclo infraestructura que desde el AMVA y desde la Gerencia de Movilidad Humana y Secretaria de Infraestructura física están diseñando y ejecutando. El MEP ya se adoptó mediante Decreto 0113 de 2017, en proceso de publicación en Gaceta. No obstante, el PIMSMed fase I- Diagnostico, analizó el Plan Maestro de la Bicicleta para incluirlo en las siguientes fases del PIMSMed según la priorización planteada.	MEP	Porcentaje	x							100%
Movilidad	21	Artículo 182. Criterios de manejo para Ciclorrutas (Red de vías y carriles para bicicletas)	d) En el marco del Plan de Movilidad Sostenible, la Administración Municipal viabilizará la posible implementación de Ciclorrutas Asistidas/Ascensores para bicicletas, con base en experiencias y referentes en la materia.	La Gerencia de Movilidad Humana es la encargada de realizar la revisión de la implementación de ciclorrutas asistidas en la ciudad. Además, se revisará en la formulación del PIMSMed.	PIMSMed	Porcentaje	X							40%
Movilidad	22	Artículo 183. Criterios de Manejo para Ciclo parqueaderos.	Todos los equipamientos existentes y futuros generadores de demandas importantes de movilidad en toda la municipalidad, así como las estaciones de transporte público colectivo, masivo o de intercambio modal, deberán estar dotados de estacionamientos para bicicletas , salvo que ello resulte imposible dada la configuración o ubicación de la infraestructura. Estos equipamientos deberán además promover el uso de bicicletas mediante el desarrollo de accesos y estacionamientos adecuados. La Administración Municipal reglamentará la cantidad de celdas para parqueo de bicicletas dependiendo de la tipología del equipamiento público o privado.	El acondicionamiento de las estaciones se está realizando progresivamente por parte de los operadores del sistema en conjunto con la Municipalidad. La cantidad de cicloparqueaderos para cada tipología de equipamiento se reglamenta por medio de la Norma Especifica la cual se encuentra en proceso de finalización.	Norma Especifica	Porcentaje	X							98%
Movilidad	23	Artículo 184. Criterios de manejo de elementos para la articulación del transporte público colectivo y masivo con el transporte en bicicletas.	Se establece que en el corto plazo a partir de la aprobación del presente Acuerdo, las empresas prestadoras de servicio público colectivo y masivo de pasajeros presenten articulación con el transporte en bicicleta ; estas propuestas se presentarán a la Administración Municipal y al Área Metropolitana del Valle de Aburra. Igualmente, se establece un plazo de dos años a partir de la aprobación de las propuestas para la implementación de las mismas que habla el presente artículo.	La administración ha venido trabajando en la integración de los modos no motorizados al transporte público desde hace varios años: en el año 2014 se logró la integración física y tarifaria del sistema En Cicla al transporte público, en el año 2015, se realizó un piloto para ingresar una bicicleta convencional al transporte público masivo en determinados horarios. Entre los años 2016 y 2017 se ha adelantado la promoción de la integración de la bicicleta al TPC en este modelo no solo se plantea el acompañamiento a la Ley 1811 de 2016, sino que también se permite la incorporación de soportes para bicicletas en buses de transporte público colectivo. Actualmente se viene acompañando las industrias locales proveedoras para el desarrollo de los soportes, y realizando gestiones con las empresas de transporte público colectivo para iniciar pilotos.	solo	Porcentaje	X							40%

Movilidad	27	Artículo 200. Zonas de estacionamiento regulado.	La administración municipal implementará las zonas de estacionamiento regulado en los siguientes corredores: 1. Todas las zonas clasificadas como centralidades 2. Las zonas actualmente decretadas por la Secretaría de Movilidad. 3. Demás zonas y corredores que considere la Administración Municipal, a fin de regular el uso del espacio público.	Función propia de la Secretaría de Movilidad, la cual se desarrolla permanentemente.	funcion							
Movilidad	28	Artículo 200. Zonas de estacionamiento regulado.	Parágrafo 2. En un término de 18 meses a partir de la promulgación del presente Acuerdo, los establecimientos educativos actuales que cuenten con una población igual o superior a quinientas (500) personas, resultado de la suma entre estudiantes, docentes, y personal administrativo, deberán presentar a la Administración Municipal, los planes y proyectos que mitiquen los impactos de movilidad por el parqueo en zona pública y el cronograma de ejecución de dichos planes, que incluyan propuestas de ingreso y salida de estudiantes, personal en horarios diferentes, programas de uso racional del vehículo particular e incentivos al uso del transporte público y modos no motorizados.	Es Responsabilidad de la Secretaría de Educación y Movilidad, para las Instituciones Educativas existentes exigir la mitigación de los impactos a la Movilidad. La mitigación del impacto generado por las IE nuevas o que vayan a surtir una modificación deben sustentarse a la hora de realizar la solicitud de aprobación en el DAP y Secretaría de Movilidad del proyecto. Esto se establece en la norma específica en proceso de adopción.	Norma Especifica	Porcentaje	X					98%
Movilidad	29	Artículo 200. Zonas de estacionamiento regulado.	Parágrafo 1. Serán zonas de estacionamiento prohibido todas las vías clasificadas como arterias y de carácter nacional o regional, en aplicación de lo establecido por la normativa nacional vigente.	Esta es una función propia de la Secretaría de Movilidad, a implementar de manera permanente.	funcion							
Movilidad	30	Artículo 201. Comité de Movilidad.	La Administración Municipal ajustará las funciones del Comité Asesor de Movilidad del Departamento Administrativo de Planeación , que tendrá a su cargo el estudio y análisis de las modificaciones al plan vial diferentes a las que se efectúen en vías de servicio y colectoras, las propuestas derivadas del conjunto de programas planteados por el Plan Integral de Movilidad Sostenible o el Plan Maestro de Movilidad del Área Metropolitana y las asignadas en el presente Acuerdo.	CUMPLIDO Se creó Comité asesor del Departamento Administrativo de Planeación mediante Decreto 1625 de 2015. Se han realizado nueve (9) Comités generando aprobación, actualizaciones y modificaciones a los proyectos viales de la ciudad.	solo	Porcentaje	X					100%
Movilidad	31	Artículo 207. Criterios de manejo de los elementos del Sistema de Transporte.	a) Para el sistema de transporte de pasajeros se deberá contar con equipamientos y amoblamiento que deberán ser ubicados y diseñados estratégicamente según lo requiera la demanda del mismo y deberán cumplir con las normas nacionales y municipales que se establezcan para su fin.	La Agencia Paisaje y Alianza Público Privada y la Secretaría de Movilidad trabajan mancomunadamente para apoyar a realizar iniciativas de nuevos Centro Logístico de Transporte y Deposito de Vehículos de Transporte Público que suplan las necesidades.	solo	Porcentaje	X	X				10%
Movilidad	32	Artículo 207. Criterios de manejo de los elementos del Sistema de Transporte.	b) El Plan de Logística y Transporte Carga de Medellín como uno de los componentes del Plan Integral de Movilidad Sostenible, definirá y reglamentará las zonas de actividad Logística y los corredores Urbano metropolitanos de transporte de carga.	El Área Metropolitana y el Municipio de Medellín en el marco del			X	X				50%

Movilidad	33	Artículo 207. Criterios de manejo de los elementos del Sistema de Transporte.	<p>c) Zonas y corredores regulados de cargue y descargue (zonas amarillas).</p> <p>La Administración Municipal, a través de la Secretaría de Movilidad o la entidad que haga sus veces, <u>establecerá el tratamiento y regulación de estas zonas y corredores, articulada a los lineamientos del Plan de Logística y Transporte de Carga de Medellín.</u></p> <p>El estacionamiento para realizar operaciones de cargue y descargue será de corta duración (no mayor a 30 minutos) prevalentemente nocturnos y fuera de los rangos de periodos de mayor congestión. Para periodos de tiempo mayores, la autoridad competente evaluará políticas y herramientas para el cobro (por el uso intensivo de estas zonas y corredores) y la gestión del mismo.</p> <p>La definición, tratamiento y localización de los denominados centros logísticos de carga, <u>será establecida por el Plan de Logística y Transporte Carga de Medellín a partir de los criterios establecidos en el Plan maestro de Movilidad del Área Metropolitana del Valle de Aburrá que se encuentre vigente.</u></p>	<p>convenio 4600071984 destinaron recursos para la contratación de la Universidad Nacional sede Medellín, para la realización del Plan de Logística y Transporte de Carga. Este contrato lo realizó el AMVA con la Universidad al inicio de noviembre de 2017 y tiene una vigencia de 10 meses. Durante este contrato se verificará si son o no necesarios los centros logísticos y un estimado de donde serían más convenientes.</p> <p>Se aclara que este compromiso hace parte del PIMSMed, por lo que se apoyó al AMVA adelantar el proceso por ser un tema que se debe abordar de forma metropolitana y regional</p>	Plan de Carga	Porcentaje	X	X				50%
Movilidad	34	Artículo 209. Planificación sectorial para la movilidad.	<p>La Administración Municipal formulará en el corto plazo definido en el presente Acuerdo, el Plan Integral de Movilidad Sostenible para la ciudad de Medellín. Adicional a lo establecido en el presente capítulo, el plan deberá incorporar los hechos metropolitanos en materia de transporte, complementar los lineamientos de la Ley 1083 de 31 de julio de 2.006, los lineamientos de ordenamiento territorial de Antioquia, el Plan de Movilidad Segura del municipio de Medellín y las disposiciones del presente Acuerdo</p>	<p>Durante el 2017 se realizó el diagnóstico del Plan Integral de Movilidad Sostenible partiendo de los diferentes planes y proyectos que se han realizado en la ciudad en el tema de movilidad, se analizó los avances que tiene la ciudad en su planificación y las necesidades y prioridades para la formulación que se inicia en el segundo semestre del 2018, alrededor de la formulación de los corredores que estructuran la red para el Transporte Público, y los sistemas peatonales y de Parqueaderos complementarios a éste.</p>	PIMSMed	Porcentaje	X					40%
Movilidad	35	Artículo 364. Estacionamientos para uso residencial.	<p>Parágrafo 1. La reglamentación de incentivos para la construcción de edificios dedicados principalmente a estacionamientos de vehículos, en cercanías a las estaciones de transporte público colectivo o masivo y en los corredores de alta y media mixtura estará contenida en el Plan Maestro de Estacionamientos el cual hace parte del Plan Integral de Movilidad Sostenible.</p>	<p>COMPLETO</p> <p>1. Con la actualización del Estatuto Tributario y los planes de movilidad Empresariales Sostenibles, se generan los incentivos para las empresas que implementen soluciones de movilidad que mejoren el medio ambiente.</p> <p>Se adopta el Acuerdo 066 de 2017 «Por medio del cual se expide la normativa sustantiva aplicable a los tributos vigentes en el Municipio de Medellín»</p> <p>2. Se inicia la Formulación Etapa I PIMSMed</p>	Estatuto tributario	Porcentaje	X					100%
Movilidad	36	Artículo 454. Definición del Subsistema de Planificación Complementaria.	<p>Abarca aquellos instrumentos de escala intermedia de segundo y tercer nivel, generadores de norma urbanística, encargados de complementar la planificación del territorio desde una visión integral del desarrollo en la ciudad, en busca de la concreción del modelo de ocupación y del programa de ejecución.</p> <p>Se identifican los siguientes:</p> <p>1. Segundo Nivel: a) Macroproyectos. b) Proyectos Urbanos Integrales del Ámbito Ladera) Distritos Rurales Campesinos</p> <p>2. Tercer Nivel: a) Planes Parciales) Planes de Legalización y Regularización Urbanística) Planes Maestros. d) Unidades de Planificación Rural. E) Planes Especiales de Manejo y Protección del Patrimonio -PEMP</p> <p>Ver Mapa 33. Instrumentos de Planificación.</p> <p>Parágrafo 1. La Administración Municipal determinará las especificaciones técnicas y estudios de detalle necesarios para la formulación de cada instrumento de planificación complementaria, incluyendo los de movilidad y socio económicos en aquellas áreas que así lo requieran.</p>	<p>Se formularon y adoptaron tres Macroproyectos del Río.</p> <p>Avances Macroproyectos Transversalidades:</p> <p>-Se está haciendo estudio de Amenaza y Riesgo para las transversalidades Iguaná y Santa Elena, realizado en Convenio con la Universidad Eafit.</p> <p>-Estudio de Diagnóstico Social para las transversalidades Iguaná y Santa Elena Realizado en Contrato Interadministrativo con la EDU.</p> <p>- Se formuló el Distrito Rural Campesino con la Universidad Nacional, diagnóstico y los lineamientos para la formulación y la propuesta de proyectos para ser formulados en el 2018.</p> <p>- se contrato el estudio de movilidad, los estudios sociales y ambientales para los macroproyectos de Río</p>	Macroproyectos	Porcentaje	X					30%