



Política Metropolitana de **Movilidad Urbana**

Hacia una movilidad sostenible, equitativa, segura,
inclusiva y eficiente.



Camins.cat
Col·legi d'Enginyers de Camins,
Canals i Ports de Catalunya

San Salvador, El Salvador, 2020.

Primera edición. Política Metropolitana de Movilidad Urbana 2020 - 2025

Elaborada por COAMSS/OPAMSS y el AMB con el apoyo del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Cataluña y la Plataforma para la Promoción del Transporte Público (PTP).



Proyecto
**GOBERNANZA
METROPOLITANA**

Esta publicación ha sido elaborada con el apoyo financiero de la Unión Europea en el marco del Proyecto Gobernanza Metropolitana. Su contenido es responsabilidad exclusiva del COAMSS/OPAMSS y no necesariamente refleja los puntos de vista de la Unión Europea.



Índice

Página

Listado de abreviaturas	04
1.0. Introducción	05
2.0. Contexto	09
2.1. Territorio y área de influencia.. . . .	09
2.2. Demografía, economía y actividad productiva	11
2.3. Parque vehicular y licencias	13
2.4. Caracterización de la movilidad	15
2.5. Espacio peatonal	16
2.6. Transporte público colectivo.. . . .	17
2.7. Transporte por bicicleta	19
2.8. Congestión y red vial	20
2.9. Siniestralidad.	21
2.10. Impacto ambiental	21
3.0. Marco Legal	22
4.0. Marco Institucional	23
5.0. Enfoque	24
5.1. Estrategias metropolitanas	24
5.2. Liderazgo de las áreas urbanas	24
5.3. Movilidad equitativa e inclusiva	24
5.4. Movilidad sostenible y eficiente	25
5.5. Movilidad segura	25
6.0. Principios rectores	26
7.0. Objetivos y estrategias	27
8.0. Marco de Implementación.. . . .	42

Índice de figuras

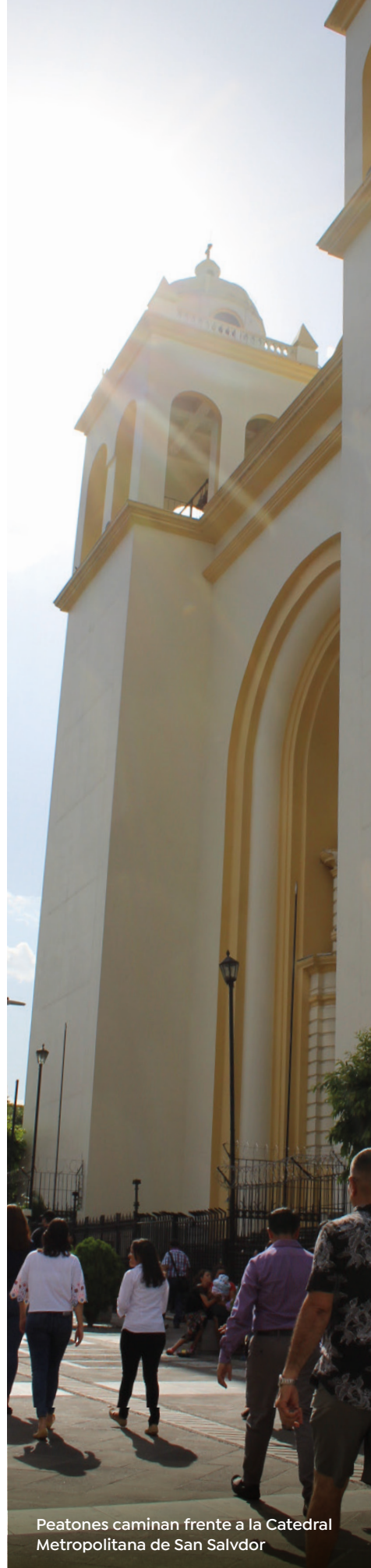
Fig. 1 – Clasificación del suelo en el AMSS	10
Fig. 2 – Densidad habitacional promedio en el AMSS	12
Fig. 3 – Tasa de motorización promedio en el AMSS	13
Fig. 4 – Relación población/parque vehicular por municipio	14
Fig. 5 – Terminales de buses interdepartamentales en el AMSS	18
Fig. 6 – Reparto vehicular en el AMSS en diferentes horarios	20
Fig. 7 – Fatalidades registradas en el AMSS	21

Índice de tablas

Tabla 1 – Volumen de carga en el AMSS	10
Tabla 2 – Medición de calidad del aire en el AMSS	12

Listado de abreviaturas

AMSS:	Área Metropolitana de San Salvador
APP:	Asocio Público-Privado
BRT:	Bus Rapid Transit
CAM:	Cuerpo de Agentes Metropolitano
COAMSS:	Consejo de Alcaldes del Área Metropolitana de San Salvador
OPAMSS:	Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador
CODEMET:	Consejo de Desarrollo Metropolitano
CONASEVI:	Consejo Nacional de Seguridad Vial
EHPM:	Encuesta de Hogares y Propósitos Múltiples
Guía HAUS:	Guía de Hábitats Urbanos Sostenibles
MOPT:	Ministerio de Obras Públicas y Transporte
SIGET:	Superintendencia General de Electricidad y Telecomunicaciones
SITRAMSS:	Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador
ODS:	Objetivos de Desarrollo Sostenible
PNC:	Policía Nacional Civil
RLDOT-AMSS:	Reglamento a la Ley de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Área Metropolitana de San Salvador
VMT:	Viceministerio de Transporte



Peatones caminan frente a la Catedral Metropolitana de San Salvador

1.0. Introducción

El Consejo de Alcaldes del Área Metropolitana de San Salvador (COAMSS) nace en 1987, inicialmente para enfrentar el reto de reconstrucción tras el terremoto del 10 de octubre de 1986. En 1990, se crea la Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador (OPAMSS) como brazo técnico del COAMSS.

A lo largo de los años, las competencias del COAMSS y de la OPAMSS se han ido ampliando, siendo su principal competencia la planificación y gestión sostenible del territorio metropolitano; competencia que se encuentra fuertemente ligada con la movilidad. La movilidad es entendida universalmente como el conjunto de desplazamientos de personas y mercancías que se producen en un entorno físico, estos desplazamientos son realizados en diferentes modos de transporte y tienen un claro objetivo: *salvar la distancia que separa los lugares donde satisfacer las necesidades de la sociedad.*

En el año 2010, se aprobó y se publicó la primera Política de Movilidad Urbana del Área Metropolitana de San Salvador. En ella se plasmaron estrategias orientadas a impulsar un nuevo sistema de movilidad el cual estuviese centrado en los tres siguientes ejes de actuación:

- La inclusión.
- La equidad social.
- La movilidad sustentable y ambiental.

Desde el año 2010 a la fecha, distintas razones han impedido la construcción del sistema de movilidad preconcebido en esta primera política, lo cual representa una oportunidad para replantear otros modelos basados en las problemáticas actuales, en nuevos enfoques y principalmente en aquellos aspectos en los que se pueda incidir con más efectividad desde el marco de competencias del COAMSS/OPAMSS.

Es así que en el año 2019, COAMSS/OPAMSS decidió llevar a cabo un proceso de actualización de la Política de Movilidad Urbana bajo el nombre de **Política Metropolitana de Movilidad Urbana (PMMU)**. Este proceso tuvo el apoyo del Área Metropolitana de Barcelona (AMB), el Colegio de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de Cataluña y la Plataforma para la Promoción del Transporte Público (PTP). El año horizonte de las distintas líneas estratégicas que han sido establecidas en la presente actualización será el año 2025.

Dentro del proceso de actualización, las instituciones arriba mencionadas realizaron dos (2) misiones oficiales a El Salvador. La primera misión tuvo lugar entre los meses de octubre y noviembre de 2019, y la segunda misión durante el mes de febrero de 2020. En ambas misiones se hicieron acercamientos con instituciones del gobierno central, las diferentes municipalidades del AMSS, organismos internacionales, universidades, organizaciones no gubernamentales (ONG) y colectivos de la sociedad civil. También se realizaron visitas de campo a los principales sectores y puntos neurálgicos del AMSS para contextualizar a los cooperantes del entorno urbano (metropolitano) que engloba la nueva política, así como la experiencia de transitar en el sistema de transporte público masivo que tiene el AMSS: el Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador (SITRAMSS).

Durante el mes de febrero de 2020 y dentro del marco del proyecto de Gobernanza Metropolitana de la Unión Europea, se llevó a cabo en conjunto con las instituciones cooperantes el **1er Foro Metropolitano de Movilidad**. Este evento contó con la asistencia de representantes de gobierno central y locales, representantes de gremiales empresariales y de transporte, organismos internacionales, universidades y diferentes colectivos/asociaciones de la sociedad civil; se discutieron las apuestas de la administración pública en materia de movilidad, se dio a conocer el proceso de actualización de la política y también se tuvieron espacios de discusión/talleres participativos donde se trataron las principales problemáticas y potencialidades del AMSS en torno a la movilidad, a fin de generar un análisis prospectivo que definiera los objetivos, estrategias y acciones incluidas en la actualización de la política.



Asistentes al 1er Foro Metropolitano de Movilidad (2020)

La Política Metropolitana de Movilidad Urbana (PMMU) está basada en cinco (5) principios o ejes estratégicos de movilidad: **sostenible, equitativa, segura, inclusiva y eficiente**. El marco de referencia de las objetivos y líneas estratégicas contempladas en la PMMU son las agendas internacionales y los compromisos adquiridos como país en respuesta a dichas agendas. Un ejemplo de este marco de referencia son los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), un llamamiento universal lanzado por la Asamblea General de Naciones Unidas en el 2015 para la adopción de medidas que pongan fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad.

Aunque la presente política involucra gran parte de los 17 ODS, de manera especial se destacan las siguientes metas de los objetivos 3, 4, 5, 9, 10 y 11:



Objetivos de Desarrollo Sostenible

3 SALUD Y BIENESTAR

Meta 3.6 para 2030: Reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico.

Meta 3.9 para 2030: Reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la contaminación del aire, agua y el suelo.

4 EDUCACIÓN DE CALIDAD

Meta 4.7 para 2030: Asegurar que todos los alumnos adquieren los conocimientos teóricos y prácticos necesarios para promover el desarrollo sostenible, entre otras cosas mediante la educación para el desarrollo sostenible y estilos de vida sostenibles, los derechos humanos, la igualdad de género, la promoción de una cultura de paz y no violencia, la ciudadanía mundial y la valoración de la diversidad cultural y la contribución de la cultura al desarrollo sostenible.

5 IGUALDAD DE GÉNERO

Meta 5.1: Poner fin a todas las formas de discriminación contra todas las mujeres y las niñas en todo el mundo.

Meta 5.5: Asegurar la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de oportunidades de liderazgo a todos los niveles decisorios en la vida política, económica y pública.

9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA



Meta 9.1: Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES

Meta 10.3: Garantizar la igualdad de oportunidades y reducir la desigualdad de resultados, incluso eliminando las leyes políticas y prácticas discriminatorias y promoviendo legislaciones políticas y medidas adecuadas a ese respecto.

11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES

Meta 11.2 para 2030: Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad avanzada.

Meta 11.3 para 2030: Aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles.

Meta 11.7 para 2030: Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad avanzada y las personas con discapacidad.

En segundo lugar, la 3ª Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible celebrada en Quito en octubre del 2016, se ha constituido como un referente central para la labor del COAMSS/OPAMSS. De esta conferencia surgió la Nueva Agenda Urbana como marco integrador y orientador para el desarrollo de las ciudades del mundo, partiendo del siguiente reconocimiento:

“ En esta era en la que vivimos un crecimiento sin precedentes de la urbanización y en el contexto de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, el Acuerdo de París y otros acuerdos y marcos mundiales para el desarrollo, hemos llegado al momento decisivo en el que entendemos que las ciudades pueden ser fuente de soluciones a los problemas a los que se enfrenta nuestro mundo en la actualidad, y no su causa. Si está bien planificada y bien gestionada, la urbanización puede ser un instrumento poderoso para lograr el desarrollo sostenible, tanto en los países en desarrollo como en los países desarrollados. ”

La Nueva Agenda Urbana consagra en su artículo 11 el ideal del “Derecho a la Ciudad”, que aspira a una ciudad para todas y todos, refiriéndose a ***“la igualdad en el uso y el disfrute de las ciudades y los asentamientos humanos, y buscando promover la inclusividad y garantizar que todos los habitantes, tanto de las generaciones presentes como futuras, sin discriminación de ningún tipo, puedan crear ciudades y asentamientos humanos justos, seguros, sanos, accesibles, asequibles, resilientes y sostenibles y habitar en ellos, a fin de promover la prosperidad y la calidad de vida para todos”***.

Tras la 3ª Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible, el COAMSS anunció en noviembre del año 2016, la Apuesta Metropolitana por la Construcción de Ciudades Seguras y Prósperas, como concreción de su compromiso con ***“la prosperidad de nuestras ciudades y sus habitantes, impulsando procesos y herramientas innovadoras en la gestión del desarrollo para la construcción de ciudades sostenibles, resilientes, compactas, participativas, inclusivas, seguras y prósperas.”***



En esta declaración, el COAMSS estableció seis (6) apuestas específicas, en miras de un proceso de transformación a largo plazo:

- 1** El trabajo articulado para el avance en los compromisos de país asumidos internacionalmente.
- 2** El trabajo articulado y coordinado entre los niveles nacional, metropolitano y local.
- 3** La actualización y adecuación de políticas metropolitanas.
- 4** El fortalecimiento de un sistema de información metropolitano que contribuya a la toma de decisiones con base en la evidencia.
- 5** La implementación de acciones socioeconómicas, culturales y ambientales con enfoque territorial.
- 6** El impulso de nuevas acciones y continuidad de las iniciadas con el apoyo de la cooperación internacional para la construcción de un Área Metropolitana de San Salvador segura y próspera.

2.0. Contexto

2.1. Territorio y área de influencia

El Área Metropolitana de San Salvador posee una superficie de 610.0 km², que representa el 3% de la superficie del país. Su clasificación del suelo con base en el Esquema Director se desglosa de la siguiente manera¹:



46.1%

del suelo se clasifica como **No Urbanizable** y se encuentra repartido por todo el territorio.



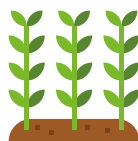
21.1%

se clasifica como **Urbanizable**, encontrando un elevado porcentaje de éste en los alrededores del municipio de Apopa



28.7%

del suelo se clasifica como **Urbano**



4.1%

se cataloga como **Rural**, el cual se ubica en su mayoría al norte y al nor-este del AMSS.

Para entender la movilidad en el AMSS, es necesario considerar la presencia de elementos geográficos existentes como el Volcán de San Salvador, que influye considerablemente en la movilidad en el centro del AMSS por los recorridos de las quebradas que nacen de dicho volcán. Anteriormente esto actuaba como efecto barrera en la movilidad norte-sur lo cual implicaba la construcción de obras de paso para cruzar las quebradas, es por esta razón que los desplazamientos este-oeste tenían más facilidad que el eje norte-sur.

1. Fuente: Esquema Director del 2018. COAMSS/OPAMSS



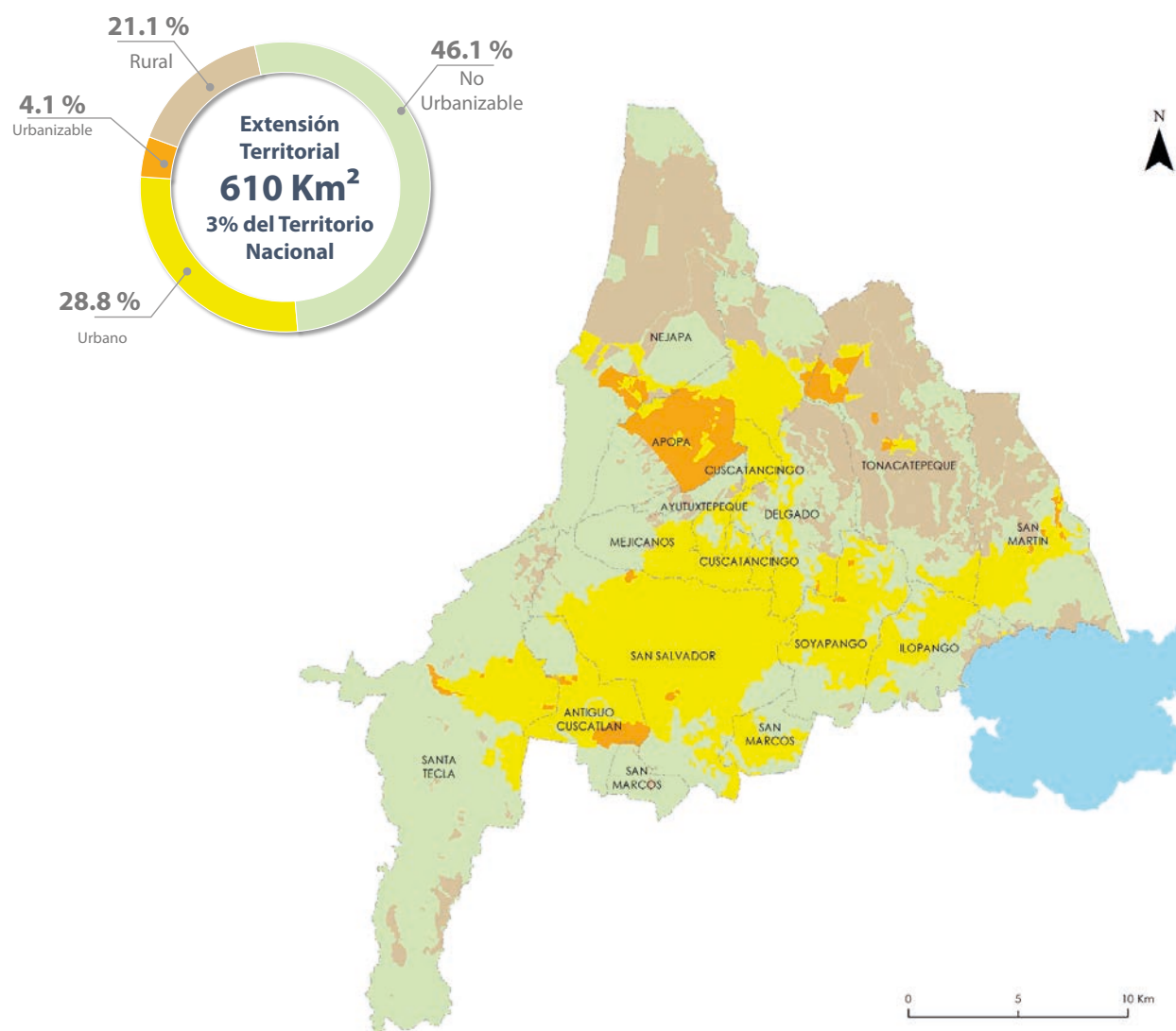


Fig. 1 Clasificación del suelo en el AMSS

2.2. Demografía, economía y actividad productiva

El Área Metropolitana de San Salvador (AMSS) es una conurbación formada por catorce municipios: Antiguo Cuscatlán, Apopa, Ayutuxtepeque, Ciudad Delgado, Cuscatancingo, Ilopango, Mejicanos, Nejapa, San Marcos, San Martín, San Salvador, Santa Tecla, Soyapango y Tonacatepeque. Tiene una población de 1,797,025 habitantes² lo cual constituye un tercio de la población nacional.

La población del AMSS posee un incremento anual del 1,17% y tiene un reparto de género del 54% mujeres y el 46% hombres³. El municipio que registra mayor población es San Salvador con 340,686 habitantes (un 19% del total del AMSS), seguido por Soyapango con 284,488 habitantes (un 16% del total del AMSS). La densidad poblacional del AMSS es de 2,655 Hab/Km² y es muy variable en función de los municipios. Por ejemplo Cuscatancingo, Mejicanos y Soyapango son municipios cuya densidad poblacional ronda los 10,000 Hab/ Km², mientras que Nejapa registra una densidad menor a los 500 Hab/Km².

Cabe indicar que existe un área de influencia externa conformada por los municipios alrededor del AMSS que están estrechamente ligados a su sistema de movilidad actual, debido a los desplazamientos por trabajo u ocio que se realizan diariamente. Estos municipios son los siguientes: San José Villanueva, Comasagua, Nuevo Cuscatlán, Colón, San Juan Opico, Ciudad Arce, Sacayoco, Quezaltepeque, Santo Tomás, Santiago Texacuangos, Guazapa, Aguilares, Aremenia, Santa Cruz Michapa, Cojutepeque, San Bartolomé Peralupía, San Pedro Perulapán, San José Guayabal y Oratorio de Concepción.

A nivel de empleo, el AMSS concentra el 60% de los puestos de trabajo del país y el ingreso promedio por hogar es de \$761.69, situado por encima del promedio nacional (\$583.85). El AMSS registra un 17.8% de hogares que se encuentran en situación de pobreza, un 14,8% en pobreza relativa y un 3.0% en pobreza extrema.

En el AMSS por su ubicación geográfica, el transporte de mercancías, bienes y servicios se realiza únicamente por medios de transporte terrestre, el cual demanda principalmente la infraestructura por carretera. En los últimos años se realizaron intentos para reactivar el ferrocarril con conexiones entre los municipios de San Salvador-Soyapango (2000-2005) y la conexión entre los municipios de San Salvador y Apopa (2007 – 2012); sin embargo, el hurto constante de fragmentos de rieles a raíz de la delincuencia y actos de vandalismo no permitió que el servicio ferroviario pudiera ser reactivado.



En cuanto al transporte de carga, se registra en promedio que desde el sur del país provienen alrededor de 162 viajes diarios con un volumen de carga aproximadamente de 5,547 TM, los cuales para llegar a su destino recorren en sentido sur-norte todo el AMSS, pasando a lo largo de su trayecto por áreas urbanas e impactando sensiblemente los niveles de congestión vehicular y siniestralidad.

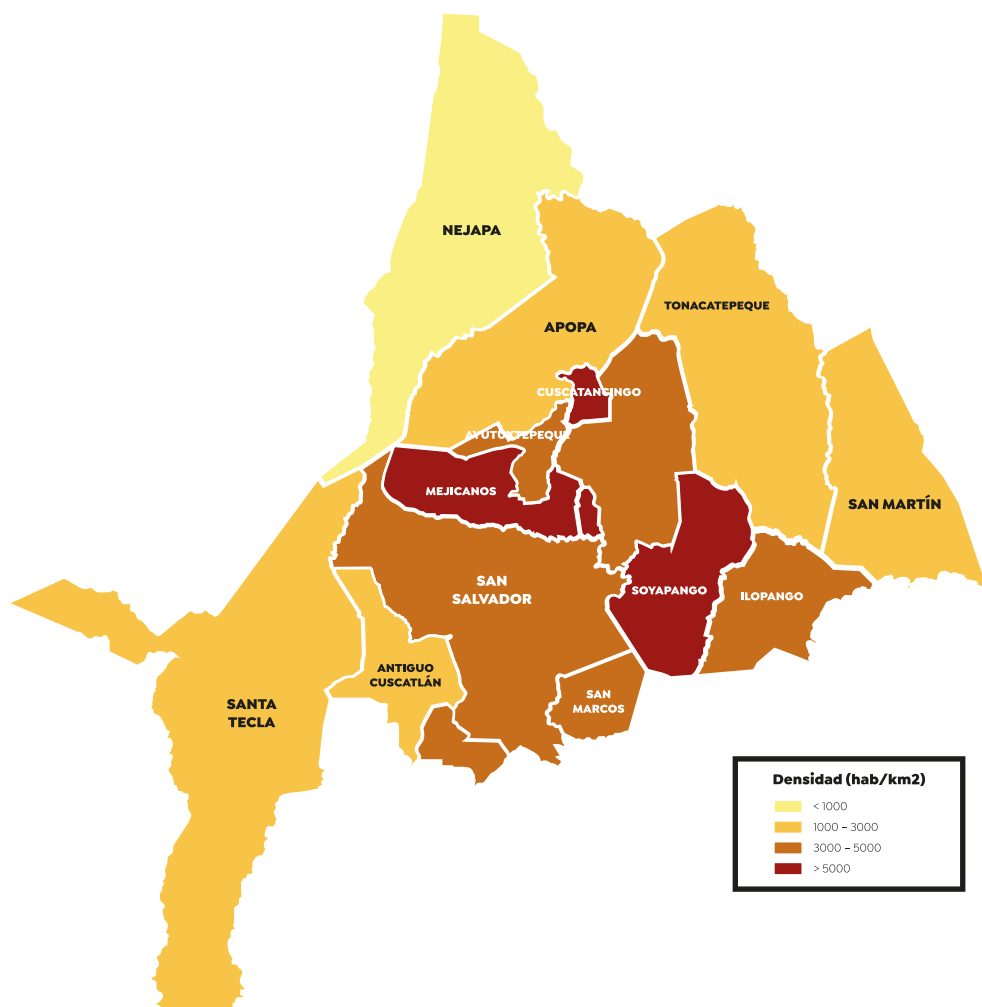


Fig. 2 Densidad habitacional promedio en el AMSS

Para ejemplificar acerca de cómo el transporte de carga en el AMSS utiliza prioritariamente la infraestructura de carreteras, se muestra en la tabla a continuación la actividad logística del ingenio El Ángel (una de las principales agroindustrias azucareras del país), ubicado en la zona norte del AMSS, Municipio de Apopa. Respecto a su actividad, se puede comprobar que entre los meses de noviembre y abril en promedio, se generan la siguiente cantidad de viajes diarios y volúmenes de carga:

2. Fuente: Encuesta de Hogares y Propósitos Múltiples, EHPM 2018.
3. Fuente: Ministerio de Economía de El Salvador

NOVIEMBRE-DICIEMBRE			
Zona	Número de viajes diarios	Volumen de carga	Porcentaje volumen de carga
Oriente	92	2,292 TM	18%
Occidente	80	1,864 TM	15%
Norte	137	3,083 TM	24%
Sur	162	5,547 TM	43%
Total	471	12,786 TM	100%

Tabla 1: Volúmen de carga en el AMSS

Este volumen representa un tercio del volumen de caña de azúcar que ingresa al ingenio, ya que el resto accede de forma periférica (sin cruzar el AMSS).

2.3. Parque vehicular y licencias

Según datos del 2018 del Viceministerio de Transporte (VMT), el parque vehicular del AMSS es de 513,465 vehículos y representa el 43% del parque vehicular nacional. La tasa de motorización promedio en el AMSS es de 286 vehículos/1,000 Hab., la cual es bastante superior al promedio a nivel nacional (181 vehículos/1.000 Hab).⁴ Cabe también mencionar respecto al parque vehicular nacional, que se registra un incremento del 68% del mismo desde el año 2009 al año 2018.

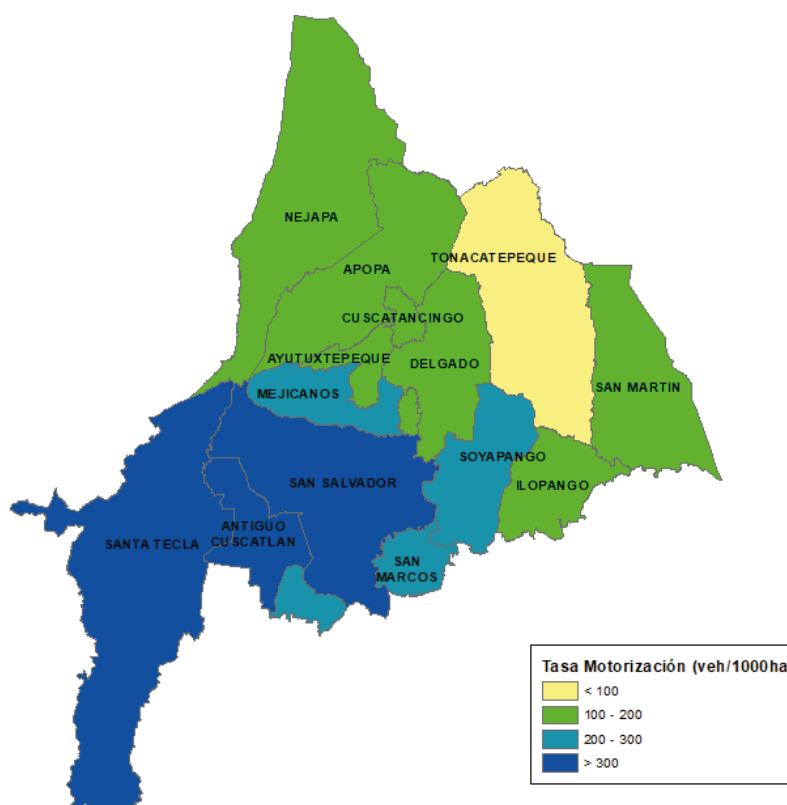


Fig. 3 Tasa de motorización promedio en el AMSS

4. Fuente: VMT Informe 2018.

Por otro lado la tasa de motorización por municipio en el AMSS también es variable. Los municipios con mayor tasa de motorización se registran en el occidente del AMSS: Antiguo Cuscatlán, Santa Tecla y San Salvador. El municipio de Tonacatepeque es el que registra la menor tasa de motorización en el territorio metropolitano.

Dentro del AMSS se cuantifica también un incremento anual de su parque vehicular del 10%. Además de todos los tipos de vehículos, se destaca que en el año 2018 las motocicletas han registrado un incremento anual del 22%. Dicho incremento se justifica por la congestión

existente (que impide una circulación fluida con otros vehículos), la inseguridad y violencia en la red peatonal y de transporte público, así como la facilidad existente para la compra de motocicletas.

Finalmente analizando los datos emisión de licencias de conducción en el año 2018, se observa que un 78% de acreditados son hombres, mientras que el 22% restante son mujeres⁵. Esto es un indicador claro de que la mayoría de conductores de vehículo privado motorizado, ya sea con licencia de conducir pesada, liviana o particular, son hombres.

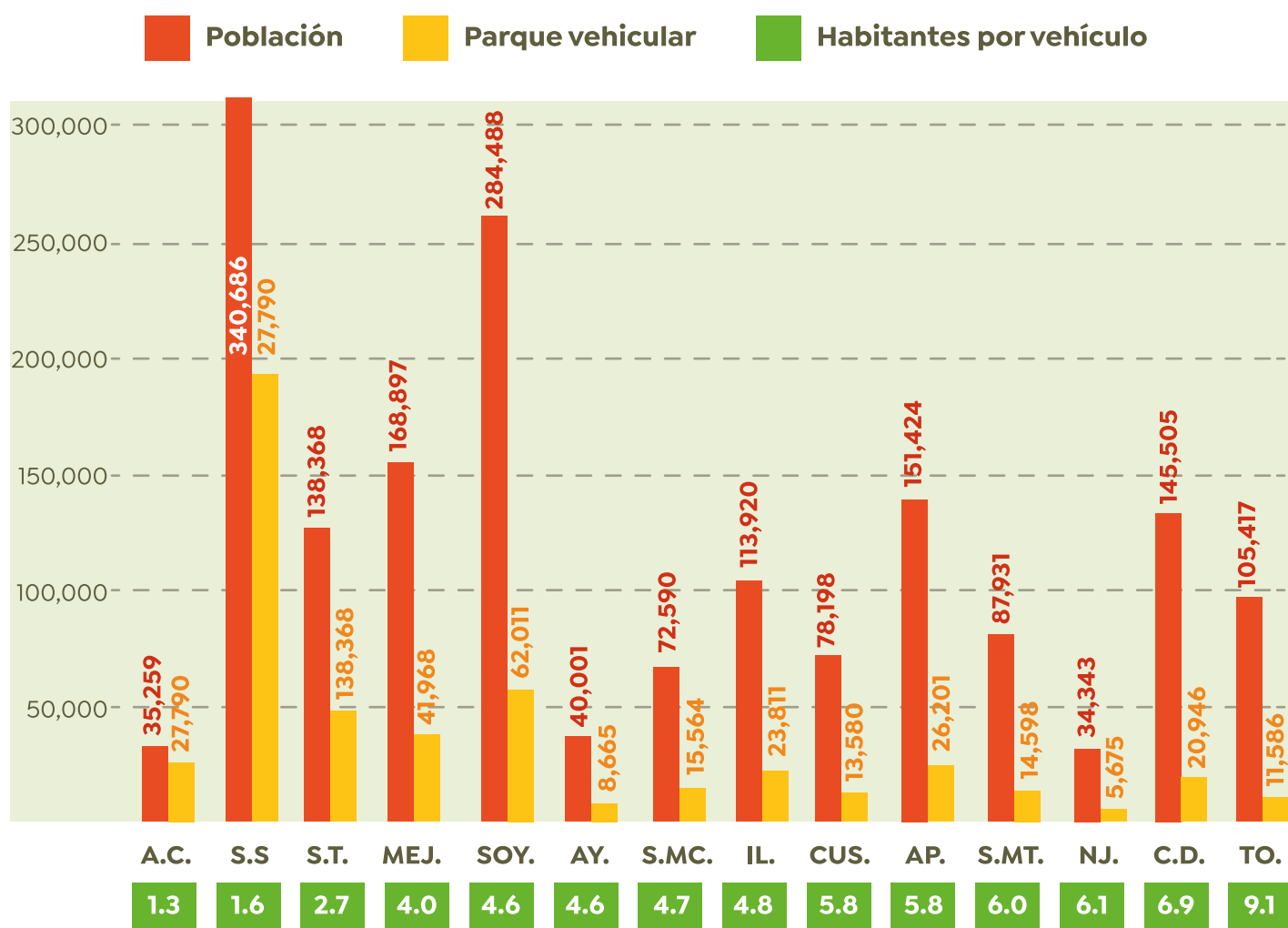


Fig. 4 Relación población/parque vehicular por municipio⁶

5. Fuente: Licencias emitidas 2018 VMT

6. Fuente: LPG Datos a partir de base de datos de la DIGESTYC y del VMT

2.4. Caracterización de la movilidad

El AMSS se caracteriza por una movilidad motorizada unipolar, que se traduce en desplazamientos hacia San Salvador por la mañana y retorno hacia la periferia por la tarde-noche. Este comportamiento viene acompañado por el modelo de expansión urbana actual, donde en los últimos años se han originado desarrollos habitacionales alejados del centro del AMSS incrementando los recorridos de desplazamiento hasta la mayor parte de lugares de trabajo, los cuales se mantienen en el centro del AMSS (modelo monocéntrico de ciudad).

Los desplazamientos en el Área Metropolitana se caracterizan por ser realizados en vehículo privado motorizado o en transporte público colectivo. Aun así, existen otros modos de transporte que son poco considerados como la bicicleta. Con el paso del tiempo, en los estudios de la movilidad no suelen analizarse modos de movilidad blanda (a pie y en bicicleta) por lo que no se les proporciona la importancia que merecen para la intermodalidad y la movilidad de los próximos años.

2.5. Espacio peatonal

Los desplazamientos peatonales no constituyen la principal alternativa para recorrer la ciudad. Sin embargo, un elevado porcentaje de los desplazamientos se inician y se concluyen a pie. En general la red peatonal no está adaptada para el tránsito cómodo y seguro de personas con y sin discapacidad, y existe una cultura vial que carece de respeto hacia el peatón. Entre los principales problemas que los peatones en el AMSS enfrentan cotidianamente, destacan los siguientes:

- Sensación de inseguridad a causa de la delincuencia.
- Falta de iluminación lo cual dificulta la circulación segura por la noche.
- Existencia de comercios informales que ocupan la acera y obligan a caminar por la calzada.
- Frecuente ocupación de aceras por vehículos privados estacionados, o por la existencia de elementos urbanos publicitarios o infraestructura de servicios públicos.
- Dificultad al cruzar por pasos peatonalizados debido a la falta de respeto por parte de los conductores de vehículos motorizados.
- Recorridos no accesibles para personas con y sin discapacidad, con aceras demasiado estrechas o inexistentes.
- Construcción y promoción de pasarelas en detrimento de la importancia de los pasos de cebra en la movilidad urbana, lo cual dificulta el itinerario peatonal rápido, óptimo, cómodo y seguro.
- Falta de mantenimiento en aceras.



A partir de estas problemáticas se considera a la calle, como espacio público también, un lugar poco agradable e inseguro, lo cual remarca una tendencia donde cada vez más personas adoptan el vehículo motorizado. Como consecuencia se detecta que el espacio público vial pierde valor para la comunidad y ésta tiende al amurallamiento.

Otro factor importante a resaltar es la falta de datos de cuantificación de espacio público vial (aceras) y de áreas de arbolado urbano (arriates, redondeles, triángulos, etc.). Únicamente se cuenta con datos relacionados al espacio público recreativo en el AMSS, que asciende a un promedio de 3.33 m²/Hab (el estándar mínimo recomendado por la OMS es de 10 m²/ Hab). en promedio.

2.6. Transporte público colectivo

El transporte público colectivo cumple un rol cohesionador fundamental para afrontar la desigualdad social y la pobreza existente en el AMSS. En el Área Metropolitana de San Salvador se registra según datos actualizados del BID al año 2018 que un 70% de los desplazamientos se realizan en este modo de transporte. Por otro lado, el espacio que ocupa este sistema de transporte se sitúa alrededor del 30% del espacio vial existente.⁷

La flota vehicular de transporte público colectivo al año 2018 es de 2,374 unidades tipo autobús y 1,879 unidades tipo microbús. Desde el año 2013 se venía detectando una reducción en la flota de autobuses pero en el 2018 se registró un 10% de incremento tanto de autobuses como microbuses respecto al año 2017.⁸

La flota existente en promedio, es antigua. Con un promedio de vida de las unidades de 15 años, esto deriva en una prestación de servicio incómoda y poco amigable con el medio ambiente en sus rutas al ser vehículos altamente contaminantes. Otro dato importante es que en el AMSS se registra solamente un 1% de la flota de autobuses que cuentan con facilidades arquitectónicas para personas con discapacidad, es decir, unidades que cuentan con el espacio adecuado para que personas con silla de ruedas puedan viajar a bordo cómodamente. Por otro lado, el sistema de transporte público es considerado por las personas que actualmente lo utilizan como desordenado, caótico y como un foco de violencia y delincuencia en el cual destacan los hostigamientos sexuales (predominantemente a

7. Fuente: BID – Steer 2019. Modelo de Transporte del AMSS

8. Fuente: VMT Informe 2018



mujeres). También destaca el incumplimiento de leyes de tránsito al circular por las arterias viales. Un dato importante es que más del 40% de robos y hurtos a nivel nacional (no solamente en el AMSS), se registran a bordos de las unidades y en paradas de autobús (Encuesta de Victimización – Política Metropolitana de Seguridad Urbana, 2018). Dado que el sistema tarifario es a base de cobro en efectivo y número de pasajeros transportados, existe una fuerte competencia entre líneas que comparten recorrido para captar el máximo número de pasajeros. Esto ocasiona una falta de calidad en el servicio en función del incumplimiento constante de leyes y reglamentos de tránsito por parte de los conductores de las unidades de transporte.

Entre las principales actuaciones que se han realizado en los últimos años para mejorar el sistema de transporte público actual, destaca la implementación en enero del 2015 de la primera fase de la línea 1 del Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador (SITRAMSS). Este sistema de transporte masivo basado en el modelo “Bus Rapid Transit” (BRT), cuenta con un único corredor este-oeste que atraviesa los municipios de Soyapango y San Salvador, posee una longitud de 6.5 Km y dispone de 7 estaciones de abordaje y desabordaje.

SITRAMSS cuenta con un sistema de cobro diferente al transporte convencional pues hace uso de una validación magnética del boleto electrónico (tarjeta prepago) que se realiza antes de subir a la unidad. También cuenta en sus estaciones con andenes al mismo nivel que el piso de las unidades de transporte para el cómodo ingreso de personas con silla de ruedas, al igual que el espacio designado para que estas personas transiten a bordo de manera cómoda.

Desde el Observatorio Metropolitano de OPAMSS, se ha constatado la reducción de robos y hurtos a bordo de las unidades del SITRAMSS así como en el itinerario de su recorrido. Paradójicamente la preferencia de los usuarios por este sistema ha disminuido en los tres últimos años debido a que en el año 2017, a través de un proceso judicial de identificación de irregularidades en el otorgamiento de concesiones privadas, se eliminó la facultad del sistema BRT de transitar por su carril exclusivo, permitiendo así el tránsito particular en dicho carril y aumentando los tiempos de viaje en el BRT.

En cuanto al transporte público interdepartamental, las principales rutas que brindan servicio al interior del país llegan a las terminales del Sur, Occidente y de Oriente localizadas en los municipios de San Marcos, San Salvador y Soyapango respectivamente. Recientemente el consorcio de operadores privados que operan las rutas que provienen del interior del país (y algunas de la zona metropolitana) llevaron a cabo la reubicación de la Terminal de Oriente desde el municipio de San Salvador a la zona limítrofe de los municipios de Ilopango y Soyapango. Lo anterior con el objetivo de reducir un poco la carga vehicular que se generaba en la anterior localización. Caso contrario ocurre con la Terminal de Occidente la cual preserva su ubicación original (San Salvador), obligando a las unidades que provienen del occidente a circular hasta llegar al centro del AMSS.



Finalmente, en referencia al transporte público selectivo de pasajeros (taxis), destaca la competencia férrea con nuevas modalidades de servicio como UBER y en menor escala, Línea Rosa (servicio de taxis privado exclusivo para mujeres y conducido por mujeres). Éstos últimos servicios emergentes no están contemplados en la legislación nacional por lo que actualmente operan al margen de la ley; sin embargo, la

aceptación de UBER por ejemplo es muy grande dado que cuenta con soporte informático (aplicaciones móviles) que responde de manera más efectiva y segura a las demandas de viaje, que se traduce en una mayor preferencia por este servicio en detrimento del servicio tradicional (incluso de Línea Rosa ya que éste tampoco cuenta con soporte informático para la gestión de demanda de viajes).

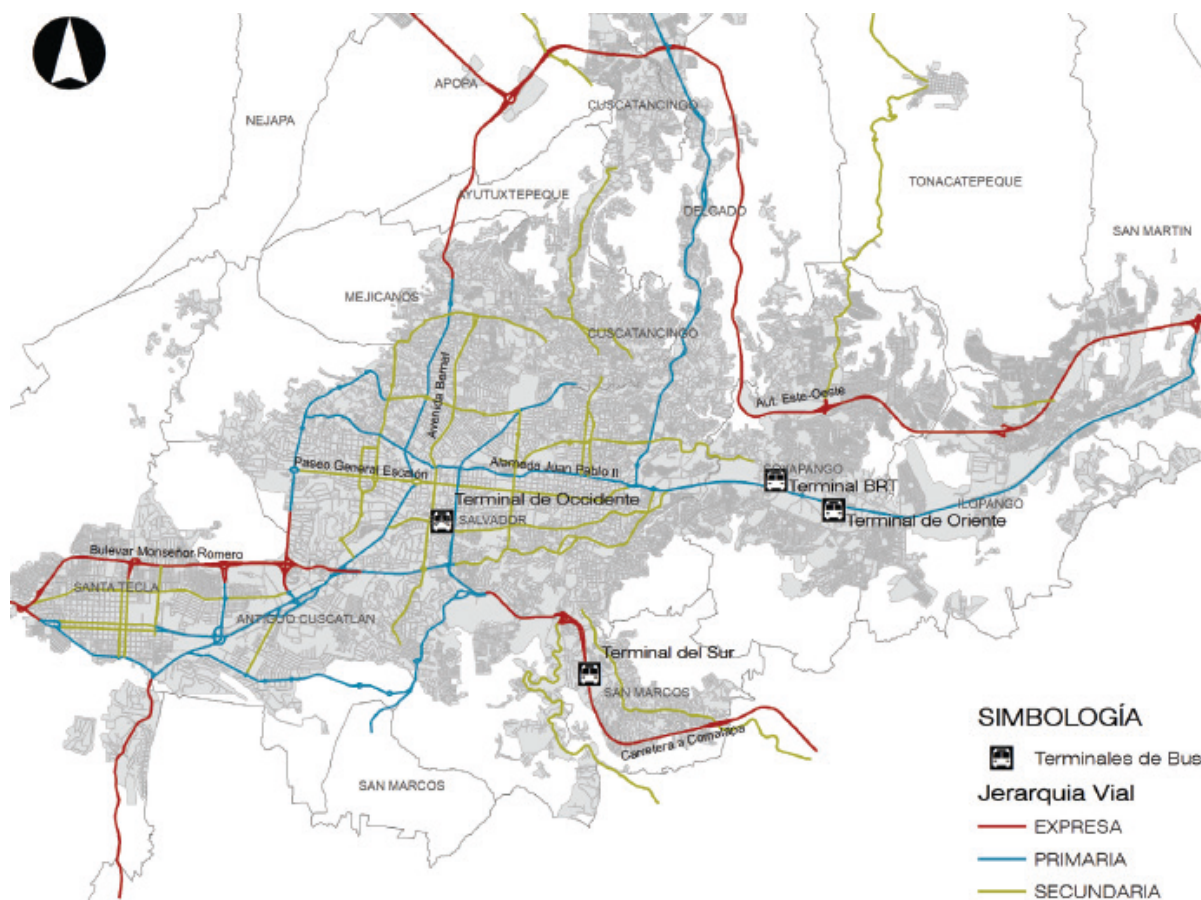


Fig. 5 Terminales interdepartamentales de transporte en el AMSS

2.7. Transporte por bicicleta

En términos generales, la bicicleta como medio de transporte es poco utilizada en el territorio metropolitano, siendo su uso mayoritario el ocio y el deporte, aunque también es utilizada para transporte de alimentos y mercancía liviana.

Cabe recalcar que sí se detecta una tendencia al mayor uso en áreas y municipios más alejados de la capital (periferia del AMSS) y en territorios con condiciones topográficas factibles como los municipios de Tonacatepeque y Nejapa. El principal factor que desincentiva su uso es la sensación de inseguridad a causa de la delincuencia o posibilidad de robo de bicicletas mientras se encuentren estacionadas en un lugar determinado. Tampoco se visualizan fuertes campañas que perduren en el tiempo que promuevan la bicicleta como modo alternativo de transporte.

En los años recientes se han implementado 9.88 Km de ciclo rutas de tipo segregado y compartido. La red se encuentra poco comunicada (donde en ocasiones no ofrece conexión directa con puntos de interés en el AMSS) y con una intermodalidad inexistente con el transporte público por ejemplo. Esta falta de infraestructura ciclista debidamente conectada obliga a transitar frecuentemente junto con el tránsito motorizado en el entramado vial del AMSS, provocando situaciones de peligro para las personas que sí utilizan la bicicleta como modo de transporte cotidianamente.

2.8. Congestión y red vial

Se tiene registrado que al AMSS ingresan diariamente unos 300,000 vehículos en promedio, los cuales se añaden a los 514,000 vehículos aproximadamente que circulan dentro del territorio metropolitano. Se registra también que de este parque vehicular interno, cada vehículo realiza al menos dos viajes al día en promedio dentro de la ciudad.⁹

Dentro del reticulado vial existente se presenta un predominio de ocupación del vehículo privado en un 71%, seguido de las motocicletas que registran un 12% de ocupación. El 17% restante se divide entre transporte de carga, transporte de especialidades, transporte público selectivo (taxis) y transporte público colectivo, éste último registrando un porcentaje del 7% de ocupación vial realizando el mayor número de desplazamientos en el entramado vial. Lo anterior evidencia la capacidad saturada de la red vial que vuelve habituales los colapsos de vías en horas pico y velocidades de paso de 15 Km/h en promedio.



También se presenta una ausencia de semaforización inteligente teniendo únicamente semáforos programados con anterioridad (que dificulta una gestión inteligente y en tiempo real del tráfico). Esto sumado a la falta de señalización vertical y horizontal en las vías que defina claramente las prioridades de paso, los sentidos de circulación y espacios destinados para el tránsito motorizado; contribuye al colapso de vías mencionado anteriormente y el irrespeto constante a las leyes de tránsito.

	Hora Pico PM (HPPM)	Hora Valle (HVALLE)	Hora Pico AM (HPAM)	Promedio día
 Auto y camioneta	71%	72%	73%	71%
 Moto	16%	11%	14%	12%
 Taxi	1%	2%	1%	2%
 Pick-ups	2%	2%	2%	2%
 Especialidad <i>(transporte escolar/empresas)</i>	2%	2%	2%	2%
 Camiones	2%	4%	2%	4%
 Transporte público	6%	7%	6%	7%

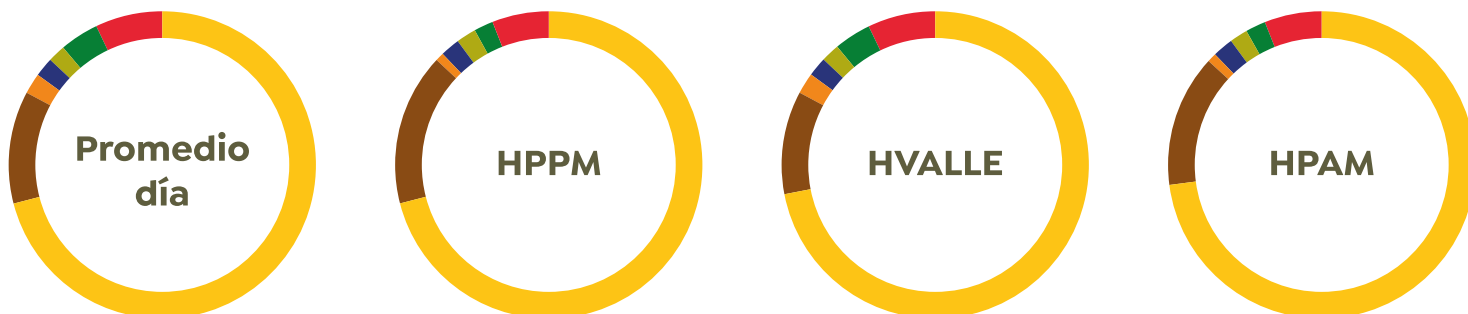


Fig. 6 Reparto vehicular en el AMSS en diferentes horarios

2.9. Siniestralidad

La siniestralidad vial es otro de los grandes desafíos en la movilidad del AMSS. Dentro del período entre los años 2012-2018 se han registrado en promedio 2,000 fatalidades, donde existe un incremento del 24% de las fatalidades en el año 2018 respecto a las del 2012. Según datos del VMT al año 2018, por cada 100,000 habitantes en el AMSS se registran 17.44 fatalidades.¹⁰

Parte del incremento mencionado, puede asociarse al incremento del parque vehicular, específicamente en el número de motocicletas que incrementa un 22% por año. Otros factores pueden ser las distracciones al volante por el uso del celular, el exceso de velocidad y la conducción en estado de ebriedad.

10. Fuente: VMT Informe 2018

Cabe mencionar que a nivel nacional, el VMT registra como siniestros viales más frecuentes las colisiones o choques, con un 60% en promedio del total de siniestros registrados en el año, seguido por los atropellos que constituyen un 20%. En una menor medida se detectan los choques contra obstáculos o vuelcos de vehículos.

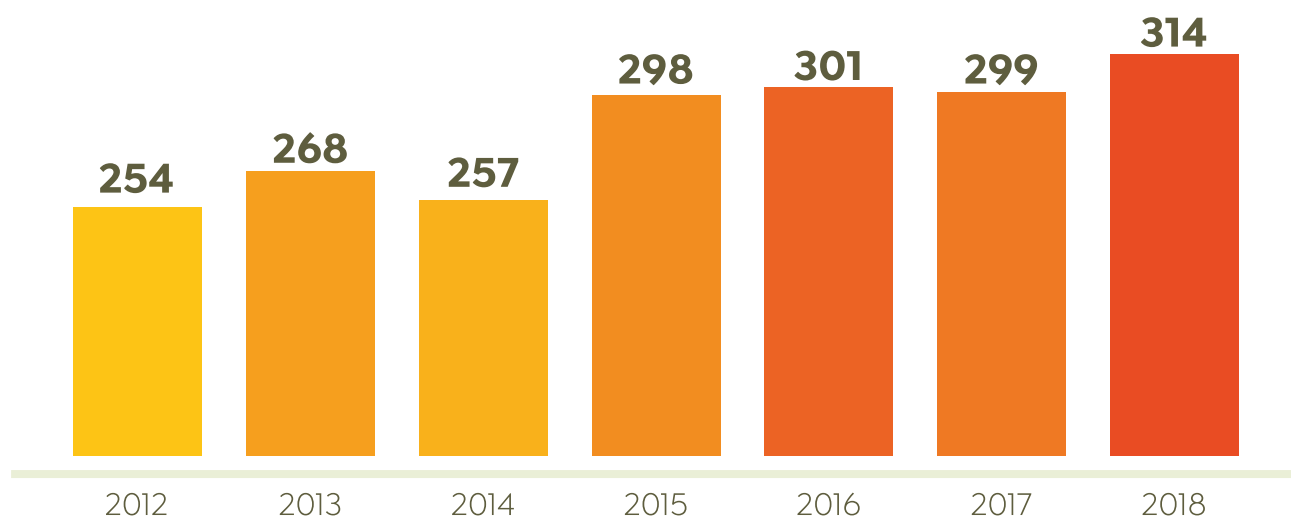


Fig. 7 Fatalidades relacionadas a movilidad registradas en el AMSS, según datos del VMT

2.10. Impacto ambiental

La Ley de Medio Ambiente de El Salvador establece que se debe disminuir o eliminar gradualmente las emisiones contaminantes en la atmósfera en beneficio de la salud y el bienestar. En este caso el tráfico motorizado es uno de los principales factores que afectan a la calidad atmosférica del AMSS.

Para analizar la calidad del aire el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN) realiza de manera permanente el monitoreo de la calidad del aire en el AMSS mediante tres estaciones automáticas localizadas en el Centro de Gobierno, en la Universidad Don Bosco y en el Comando de Doctrina y Educación Militar (CODEM). Actualmente con los registros obtenidos en estas estaciones se superan los límites establecidos por la Norma de Calidad del Aire Ambiental ($PM_{2,5} > 15 > \mu g/m^3$ en un año).

Concentración de PM _{2,5}	Estación		
AÑO	CGOB	UDB	CODEM
2017	24,0	27,0	21,0

Tabla 2 Medición de calidad del aire en el AMSS

3.0. Marco legal

La Política Metropolitana de Movilidad Urbana se sustentará en un conjunto de leyes, reglamentos y normativas que definen las competencias y todos aquellos aspectos que afectan a la planificación de la movilidad:

- Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus reformas, vigente desde 1995.
- Ley de Carreteras y Caminos Vecinales y sus reformas, vigente desde 1969.
- Ley de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Área Metropolitana de San Salvador y de sus municipios Aledaños, vigente desde 1993
- Código Municipal. Vigente desde 1986, donde se establecen las competencias propias de las municipalidades.
- Ley de Equiparación de Oportunidades para personas con Discapacidad, vigente desde 2001.
- Ley Marco para el Uso y Fomento de la Bicicleta. (Vigente desde 2020).

Los reglamentos aplicables en materia de movilidad son los siguientes:

- Reglamento General de Transito y seguridad Vial y sus reformas, vigente desde 1996.
- Reglamento de Transporte Terrestre de Carga y sus reformas, vigente desde 2003.
- Reglamento a la Ley de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Área Metropolitana de San Salvador y de los Municipios aledaños, vigente desde el año 1995.
- Reglamento de Ley de Equiparación de Oportunidades para las personas con Discapacidad, vigente desde 2000

Y las normativas en cuestión serían:

- Norma Técnica Salvadoreña NTS 11.69.01.14. Accesibilidad al medio físico. Urbanismo y Arquitectura. Requisitos. Emitida por primera vez en el año 2014 y en constante actualización.
- Normativa de la Calidad del Aire Ambiental, Inmisiones atmosféricas, emitida el año 2013.

Cabe mencionar que la Ley de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del AMSS, en su Art. V.36, literal “b”, faculta a OPAMSS para revisar y actualizar periódicamente los componentes del mapa de jerarquía vial vigente. En este sentido, la OPAMSS como brazo técnico del COAMSS se encuentra facultada para proponer estudios, propuestas, proyectos y recomendaciones al gobierno central (MOPT) y locales, para el mejoramiento de la movilidad en el AMSS.



4.0. Marco Institucional

Todas las competencias relacionadas a la gestión, funcionamiento y regulación de la movilidad y transporte en el AMSS se encuentran adscritas al Gobierno Central, específicamente al Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT). Dentro de esta cartera de estado, se encuentra el Viceministerio de Transporte (VMT) el cual surgió en el año 1993 para emitir las primeras normas de tránsito e impulsar las primeras acciones y procesos destinados a todos los modos de transporte. Entre las principales competencias del VMT está la de planificar, analizar y ejecutar la política de estado en materia de transporte terrestre.

A nivel de gobiernos locales, las alcaldías municipales del Área Metropolitana de San Salvador han desarrollado capacidades institucionales en ámbitos tangenciales a la movilidad urbana: ordenamiento territorial, administración de contravenciones, prevención de violencia y promoción de convivencia ciudadana; pero específicamente dentro de la movilidad urbana a nivel local, el Consejo de Alcaldes del Área Metropolitana de San Salvador propicia espacios de concertación política entre los catorce municipios del AMSS para tratar este tema. Por consiguiente, la Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador (OPAMSS) conforma el brazo técnico necesario para asistir técnicamente a las alcaldías del AMSS en la adecuada ejecución de competencias relacionadas a la movilidad en las redes viales locales.

Desde el año 2015 con la creación del Consejo de Desarrollo Metropolitano (CODEMET), se creó una mesa técnica de movilidad la cual pretendía ser un espacio de concertación política entre el COAMSS y entes estatales centrales en el tema de movilidad urbana; una mesa en la que se definiera una cartera de proyectos interinstitucional con su programación a corto, mediano y largo plazo. Dicha mesa técnica no contó con el apoyo suficiente por parte de las instituciones de Gobierno Central ni con el adecuado seguimiento de iniciativas, por lo que este espacio de concertación poco a poco fue quedando en desuso e impidiendo una adecuada, integrada y coordinada gestión de la movilidad a escala nacional, metropolitana y local.

**Consejo de Alcaldes del
Área Metropolitana de San
Salvador**

COAMSS

Espacio de concertación
política entre los catorce
municipios del AMSS

**Oficina de Planificación del
Área Metropolitana de San
Salvador**

OPAMSS

Ente técnico del
COAMSS que ejecuta las
competencias delegadas
por los municipios del AMSS



5.0. Enfoque

5.1. Estrategias metropolitanas

La Política Metropolitana de Movilidad Urbana se centra en los problemas compartidos por los municipios del Área Metropolitana de San Salvador y se debe pensar en ellos de forma conjunta para dar soluciones de escala metropolitana. Este enfoque parte de un reconocimiento en el que los problemas y las oportunidades que éstos municipios enfrentan en materia de movilidad urbana son transversales, afectan a todo el AMSS y requieren de acción coordinada y conjunta. Además, a través de la cooperación internacional se puede lograr la optimización de recursos y la generación de sinergias en el trabajo que llevan a cabo. En ese sentido, las estrategias planteadas en la presente política no buscan duplicar ni sustituir las estrategias establecidas a nivel municipal, sino complementarlas en el ámbito de los retos de carácter metropolitano.

5.2. Liderazgo de las áreas urbanas

En la Nueva Agenda Urbana, se resalta el liderazgo de ciudad como factor determinante para el desarrollo sostenible, al reconocer las estructuras de gobierno de las ciudades como “catalizadores para la acción colectiva y colaborativa.” Para lograr cambios significativos y sostenibles, es necesario forjar alianzas diversas con asociaciones y fundaciones, comunidades organizadas, empresas y entes estatales; y en ese entramado, los gobiernos municipales y organismos intermunicipales están en una posición única para conectar las necesidades del territorio con las oportunidades contextuales y así brindar respuestas. El sector público y privado debe asumir un liderazgo que empuje audazmente una agenda preocupada por la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía metropolitana.

Aunque la presente política implica el involucramiento de una serie de actores además de los gobiernos municipales, éstos últimos tienen un rol imprescindible que desempeñar para liderar la construcción de visiones compartidas, promoción de agendas conjuntas y movilización de todos los actores sociales que puedan aportar a sus objetivos.

5.3. Movilidad equitativa e inclusiva

La presente política se enfoca hacia una movilidad equitativa que permita el desplazamiento cómodo y seguro de todas las personas priorizando aquellos modos de transporte sostenible como la caminata y la bicicleta. La movilidad en sí posee una dimensión social en la que nadie puede -ni debe- ser excluido: mujeres, personas mayores, personas con discapacidad y sectores diversos de la sociedad. Lo anterior nos habla de que en la planificación de la movilidad se debe tener en cuenta esta pluralidad de actores en la toma de decisiones.

La movilidad es una condición indispensable para que las personas puedan participar en todo tipo de actividades laborales, sociales y de ocio. Una sociedad con una mayor participación ciudadana es una sociedad más cohesionada y enriquecida. Por esta razón, se debe luchar para que toda la población tenga acceso a una movilidad digna.

5.4. Movilidad sostenible y eficiente

El concepto de movilidad sostenible es un término muy popularizado en los últimos años debido a la preocupación por los problemas que ocasiona un modelo de transporte basado en el vehículo privado. A pesar de esta preocupación, no existe un cambio profundo en la planificación de la movilidad urbana y el transporte en los últimos años; esta problemática se suma a la crisis climática ocasionada por el fenómeno del cambio climático ya presente en el mundo, así como los frecuentes episodios de contaminación atmosférica en las ciudades perjudicando gravemente la salud de sus habitantes.

Es por ello que se reitera la necesidad de actuar hacia la planificación de una movilidad sostenible (o blanda) que favorezca aquellos modos de transporte que contaminan en mucha menor medida o casi nada al medio ambiente, tales como la bicicleta o el desplazamiento a pie, así como empezar a mejorar la infraestructura y operación del transporte público para garantizar junto con la movilidad blanda una intermodalidad que en términos de seguridad, eficiencia, confort y comodidad, pueda competir con el vehículo privado.

Para lograr lo anterior, se debe compensar el excesivo espacio que actualmente ocupa el vehículo privado y que perjudica la movilidad de las personas que utilizan medios más sostenibles. Al hacer esto y desincentivar el uso del vehículo privado (lo cual implicaría tiempos de viaje aún más largos al reducirse espacio vial ocupado), pueden establecerse las primeras directrices hacia una movilidad más integral que recorte los costes en transporte público y volver más atractiva la oferta de otros modos. Es por ello que debe ser una constante la planificación y optimización de los servicios e infraestructura de movilidad para los desplazamientos de la población en el territorio metropolitano.



5.5. Movilidad segura

El problema de la inseguridad ciudadana en el AMSS (así como en el resto del país) afecta grandemente a su movilidad urbana. Para la población que puede optar por el vehículo privado o el viaje privado compartido (car sharing), existe un miedo a utilizar el transporte público, la bicicleta o los desplazamientos a pie por temor a ser víctima de actos de violencia, acoso, asalto o robo. Ésta es uno de los principales factores a los que se debe el incremento del parque vehicular en los últimos años puesto que, la población en la medida de sus posibilidades económicas, busca la protección del vehículo privado que no pueden otorgar los demás modos de transporte.

Es por ello que en el corto plazo se debe trabajar en garantizar la seguridad ciudadana en todos los modos de transporte, a manera de lograr un sistema de movilidad verdaderamente seguro, eficaz, sostenible, equitativo e inclusivo. Tanto la administración gubernamental central, metropolitana y locales deben ir en una misma dirección para lograr este objetivo. Desde el COAMSS/OPAMSS se puede constatar que se ha comenzado a trabajar en este tema mediante la oficialización de políticas públicas como la Política Metropolitana de Seguridad Urbana (2018) y la presente política.

Finalmente en el tema de siniestralidad vial, también deben hacerse esfuerzos más decisivos para mejorar la seguridad vial de los usuarios más vulnerables como los peatones y ciclistas, constantemente atentados por la imprudencia de los conductores de vehículos motorizados. La forma de actuar consiste en la mejora de la infraestructura para todos los tipos de desplazamiento, la georreferenciación de siniestros viales para llevar a cabo los dispositivos de control de tránsito necesarios en el entramado vial y la constante implementación de campañas de educación vial y mecanismos de sanción de infracciones para hacer cumplir las normas de tránsito, convivencia y seguridad vial.

6.0. Principios rectores

La Política Metropolitana de Movilidad Urbana se rige por un conjunto de principios para su mejor implementación:

6.1.

Legalidad

Todo ejercicio de un poder público debe realizarse acorde a la ley vigente y su jurisdicción, y no a la voluntad de particulares.

6.2.

Bien común

El interés colectivo de la población debe prevalecer por encima del interés particular de los individuos, sin vulnerar sus derechos fundamentales.

6.3.

Participación ciudadana

La población debe participar en la toma e implementación de decisiones sobre las políticas públicas que les conciernen.

6.4.

Cooperación

Las instituciones públicas deben cooperar entre sí y con otros actores para favorecer el bien común, los objetivos compartidos, la optimización de los recursos y la generación de sinergias.

6.5.

Igualdad y no discriminación

Todas las personas son iguales ante la ley, por lo que no puede justificarse ninguna distinción, exclusión, restricción o preferencia basada en criterios tales como sexo, raza, color, edad, idioma, religión, culto, opinión, filiación, origen nacional, étnico o social, posición económica, necesidades especiales, discapacidad física o mental, nacimiento o cualquier otra condición, que tengan por objeto o resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio de sus derechos fundamentales.

7.0. Objetivos y estrategias

La presente Política Metropolitana de Movilidad Urbana se desarrolla mediante once objetivos específicos que se enmarcan en dos (2) principales bloques:

1. Modelo de Metrópolis

2. Sistema de Movilidad

En el primer bloque se tratan aspectos que afectan directamente al modelo de metrópolis concebido en el Esquema Director, que apuesta por una metrópolis compacta, policéntrica y de proximidad entre distintos usos del suelo. En el segundo bloque se tratan aquellos aspectos relacionados con la infraestructura donde se realizan los desplazamientos.

En este segundo bloque también se incluyen otros objetivos relacionados con la gestión en la planificación de la movilidad relacionados con la gestión de datos y la participación ciudadana. Los objetivos específicos contemplados en la siguiente política se muestran a continuación:

Modelo De Metrópolis

1. Fortalecer la integración de las políticas e instrumentos de ordenamiento y desarrollo urbano.
2. Disponer de estrategias de intervención que contribuyan a la revitalización urbanística, económica y social de las municipalidades y sus centros urbanos.
3. Incorporar en la transformación del espacio público acciones destinadas a promover una movilidad sostenible.

Sistema De Movilidad

4. Brindar lineamientos para una movilidad inclusiva y segura que facilite la accesibilidad universal a los distintos modos de transporte.
5. Promover y garantizar los derechos de las mujeres y diversos sectores de la sociedad en la movilidad metropolitana.

6. Promover la gestión coordinada con el Gobierno Central que impulse de manera gradual el sistema de transporte público metropolitano.
7. Generar acciones para promover la movilidad peatonal y ciclista.
8. Incidir en la reducción de los impactos ambientales provocados por el transporte motorizado.
9. Establecer medidas que permitan una reducción de la siniestralidad registrada en el AMSS.
10. Ser referencia en la sistematización y análisis de datos de la movilidad metropolitana.
11. Promover la participación ciudadana en la planificación de la movilidad sostenible.

Modelo de Metrópolis

Sistema orientado a brindar accesibilidad y promoción de los derechos de movilidad así como la coordinación entre gobiernos locales y central para la gestión metropolitana y la reducción de siniestros viales.



Inauguración de un tramo de Redes Ambientales Peatonales Seguras (RAPS) en el Municipio de Cuscatancingo, San Salvador; destinado no sólo a devolver el espacio público a la comunidad sino también a formar sectores vecinales empoderados y comprometidos con su entorno.

Panorama

Las decisiones tomadas mediante acuerdos políticos amplios sobre políticas públicas tienden a conseguir actuaciones estables, eficientes y consistentes a los cambios de gobierno. Es imprescindible que las distintas administraciones implicadas en la movilidad participen en los instrumentos o políticas que se crean desde las demás instituciones para fortalecer estas mismas herramientas.

En el Área Metropolitana de San Salvador además es necesaria la creación de una entidad que contemple el estudio, la implementación e integración de aquellos proyectos que pueden afectar a distintos agentes implicados en la movilidad y el transporte.

Las administraciones que deberían promocionar, formar y mantener esta nueva entidad son el Gobierno Central, con sus entidades implicadas en movilidad y transporte así como las municipalidades y el COAMSS/OPAMSS. Una vez creada esta nueva autoridad la primera función será la integración de las distintas políticas e instrumentos a través de un plan interinstitucional que describa cuáles deben ser las infraestructuras y servicios que se deben implementar en el AMSS en los próximos años.

MODELO DE METRÓPOLIS

Objetivo Específico 1

Fortalecer la integración de las políticas e instrumentos de ordenamiento y desarrollo urbano.



Estrategias

- E1.1** Impulsar desde el CODEMET las coordinaciones necesarias con las autoridades del Gobierno Central para la conformación de una autoridad encargada de la planificación de futura infraestructura de movilidad en el AMSS.
- E1.2** Redacción y seguimiento de un plan interinstitucional de movilidad metropolitana, que contemple el paquete de criterios de diseño de infraestructura y de proyectos correspondientes.
- E1.3** Participación en instrumentos o políticas de movilidad externas a OPAMSS.



MODELO DE METRÓPOLIS

Objetivo Específico 2

Disponer de estrategias de intervención que contribuyan a la revitalización urbanística, económica y social de las municipalidades y sus centros urbanos.



Panorama

Los centros urbanos de los municipios suelen ser los núcleos de actividades funcionales y lugares que incrementan la calidad de vida de la ciudadanía. En los últimos años, éstos centros han quedado deteriorados, sin mantenimiento y en muchas ocasiones el espacio destinado al peatón ha sido invadido por el comercio informal o vehículos motorizados que impiden el paso seguro, cómodo y agradable del peatón.

Es necesario implementar actuaciones de revitalización de los centros urbanos donde se devuelva el espacio al peatón, mediante la pacificación del tránsito motorizado en las calles y la creación de espacios para la bicicleta con el diseño de nuevas ciclo rutas. Además se deben implementar actuaciones para que el vehículo privado disponga de estacionamientos disuasorios y se limite su acceso hasta los centros urbanos.

Las anteriores actuaciones se enmarcan dentro de la propuesta por activar una metrópolis más policéntrica. Para ello también es necesaria la implementación de planes de movilidad urbana en cada una de las 14 municipalidades que conforman el AMSS.



Estrategias

- E 2.1** Potenciación de la movilidad sostenible y segura en todos sus modos dentro de los centros urbanos del AMSS, con el objeto de avanzar hacia un modelo de metrópolis policéntrica.
- E 2.2** Promover el establecimiento de estacionamientos disuasorios para limitar el acceso del vehículo privado a los centros urbanos de los municipios y así potenciar la movilidad blanda en dichos centros.
- E 2.3** Implementación de un estudio de promoción, apropiación de aceras y vías públicas en los centros urbanos de los municipios del AMSS.
- E 2.4** Impulsar la formulación de planes de movilidad urbana de los municipios del AMSS.

Panorama

Dentro del Esquema Director se plantea la posibilidad de racionalizar el espacio y planificar distintos corredores densificados para romper con el modelo urbanístico extensivo de los últimos años y empezar a plantear un modelo de ciudad más compacto. De esta forma se tiende a disminuir la dependencia del vehículo privado motorizado.

Dentro de las competencias en distribución territorial, desde OPAMSS se debe incorporar, en esta densificación, una articulación con la red existente de transporte público. De esta forma, se incrementaría el porcentaje de población que se encuentra cercana a la red de transporte público. Además, a partir de los nuevos desarrollos urbanos pueden utilizarse las compensaciones urbanísticas, generadas a partir de la utilización de lineamientos urbanísticos ampliados por parte del desarrollador a cambio de mejoras urbanas del espacio circundante en favor del peatón y el ciclista.

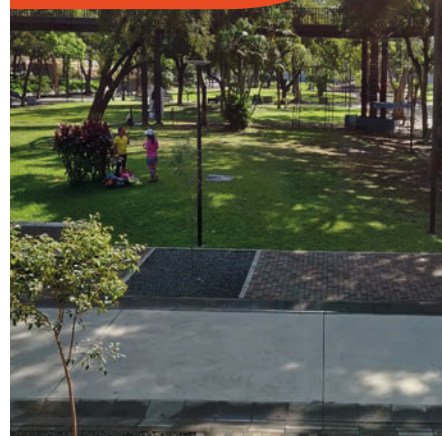
En sintonía con las actuaciones de reapropiación y aumento del espacio público que ya se vienen ejecutando en los últimos años (como por ejemplo la mejora del Parque Cuscatlán en San Salvador), es necesario que se incluya un análisis sobre la movilidad, tanto la que ingresa como la que circula por estos espacios.

Finalmente, todas estas actuaciones urbanísticas en los espacios públicos necesitan de una articulación y una actuación social con el propio vecindario para que se apropie de este espacio con total seguridad y comodidad.

MODELO DE METRÓPOLIS

Objetivo Específico 3

Incorporar en la transformación del espacio público una movilidad sostenible.



Estrategias

- E1.1** Potenciar la densificación y mixtura de usos en corredores urbanos mediante la articulación con la mejora de la movilidad.
- E1.2** E3.2. Incremento del espacio destinado a la movilidad peatonal y ciclista mediante las compensaciones urbanísticas asociadas a utilización de lineamientos urbanísticos ampliados y medidas de mitigación del impacto vial o mecanismos de incentivos.
- E1.3** E3.3. Articulación de la movilidad sostenible y los vecindarios en el proceso de reapropiación y aumento del espacio público.



Sistema de **Movilidad**

Sistema orientado a brindar accesibilidad y promoción de los derechos de movilidad así como la coordinación entre gobiernos locales y central para la gestión metropolitana y la reducción de siniestros viales.



Plaza de las Américas, mejor conocida como Salvador del Mundo, una de las intersecciones viales más reconocidas y transitadas del AMSS. Es uno de los puntos clave en el reordenamiento del sistema de movilidad metropolitano de la región.

Panorama

La movilidad del futuro debe ser de calidad, inclusiva y accesible tomando en cuenta a toda la población, en especial las personas con discapacidad y a los adultos mayores. En el AMSS se registra que al año 2019 reside un total de 58,829 personas con algún tipo de discapacidad, donde la discapacidad física es la predominante con un 55%.

La mayoría de este segmento poblacional reside en el Municipio de San Salvador (22%) seguido del Municipio de Soyapango (17%). En general, en la red peatonal se detectan bastantes obstáculos que impiden una circulación aceptable para una persona con discapacidad (y también sin ninguna discapacidad física). Entre ellos destacan la escasez de cruces peatonales debidamente señalizados (cebras), la existencia de pasarelas inaccesibles y aceras estrechas con vehículos estacionados.

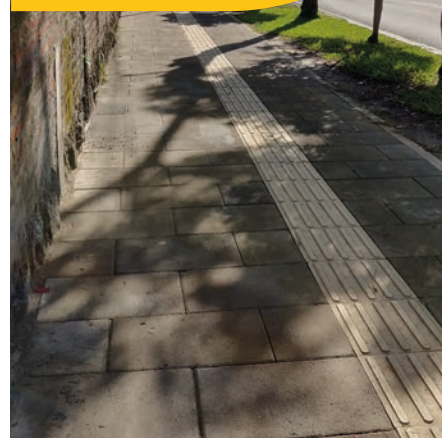
En algunos municipios del AMSS está prohibido el estacionamiento en las aceras, aun así, es habitual encontrar vehículos estacionados en la acera impidiendo la circulación del peatón. Se deben realizar campañas contundentes para educar a la ciudadanía y tratar de eliminar aquellos obstáculos que impiden un ancho de paso adecuado.

Así también se debe defender la necesidad de una flota de transporte público que cuente con las facilidades arquitectónicas que permitan a una persona con discapacidad desplazarse sin problema. También se debe facilitar que el itinerario de acceso a las paradas de transporte público sea factible para estas personas.

SISTEMA DE MOVILIDAD

Objetivo Específico 4

Brindar lineamientos para una movilidad inclusiva y segura que facilite la accesibilidad universal a los distintos modos de transporte.



Estrategias

- E4.1** Defensa y promoción del cumplimiento de la normativa de accesibilidad en la flota de transporte público.
- E4.2** Promover la implementación de medidas para facilitar el acceso de personas con discapacidad al entorno de paradas de transporte público.
- E4.3** Promover espacios de concientización para el respeto del espacio para peatones e implementación de facilidades arquitectónicas para mantener una red peatonal accesible y libre de obstáculos.



SISTEMA DE MOVILIDAD

Objetivo Específico 5

Promover y garantizar los derechos de las mujeres y diversos sectores de la sociedad en la movilidad metropolitana.



Panorama

De acuerdo a datos del año 2018, el 54% de la población en el AMSS son mujeres, quienes mayoritariamente utilizan modos de desplazamiento como el transporte público o desplazamientos a pie. Los itinerarios de éstas se caracterizan por ser recorridos más largos y circulares para realizar diferentes tareas (relacionadas al cuidado del hogar y la salud de la familia).

Es por ello que es necesaria la planificación de la movilidad con enfoque de género e interseccionalidad en el diseño de planes, estrategias y proyectos. Destaca que muchos de los agentes implicados en la planificación de la movilidad son hombres por lo que, es necesario incorporar más mujeres en las entidades públicas y privada encargadas de la planificación, la gestión y la operación de la movilidad, así como en los respectivos espacios de participación ciudadana.

Dentro del transporte público existe una mayor sensación de inseguridad en las mujeres dada la violencia existente o el peligro a ser víctima de actos indecentes. En el 2016, en una encuesta realizada por la Unión de Empresas Sistema Integrado para el AMSS, se registró que el 72% de las mujeres encuestadas confirma haber sido víctima o testigo de irrespeto a la dignidad hacia la mujer en el transporte público. Además, los abusos raramente son reportados por las usuarias por temor a las consecuencias posibles o recibidas en experiencias anteriores.

Destaca que en algunos municipios del AMSS como Antiguo Cuscatlán, Santa Tecla o San Salvador se ha implementado el uso de aplicaciones móviles y botones de pánico para avisar directamente a la policía cuando se detecten situaciones de acoso o violencia contra la mujer. Se deben seguir implementando medidas urbanísticas y de sensibilización que se articulen con estas medidas y mejoren la seguridad de las mujeres y otros sectores de la sociedad.

Estrategias

- E5.1** Incorporación del enfoque de género e interseccionalidad en los planes, estrategias y proyectos de movilidad.
- E5.2** Identificación y promoción de estrategias y herramientas para incorporar más mujeres en el sistema de planificación y gestión de la movilidad y en los equipos de transporte público.
- E5.3** Incremento de la seguridad de las mujeres y diversos sectores de la sociedad en la movilidad urbana desde la sensibilización, facilidades arquitectónicas, sistemas de denuncia efectivos.

Panorama

El Gobierno Central es el único ente gubernamental que tiene competencias directas en el transporte público a través del Viceministerio de Transporte (VMT). Uno de los proyectos destacados ha sido la implementación de un sistema de autobuses de alta capacidad tipo BRT en una primera fase en el año 2015. Este proyecto impulsó una nueva modalidad de transporte público masivo de mayor calidad que el sistema de transporte público actual.

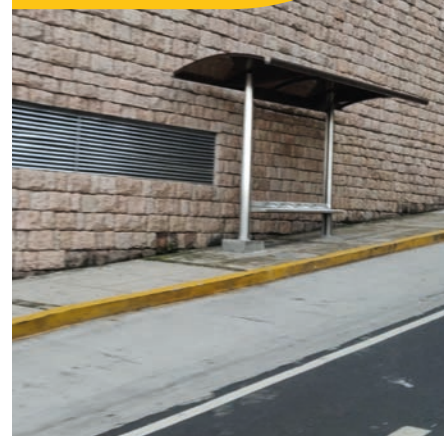
Desafortunadamente debido a un proceso judicial, durante la fecha de redacción de la política el BRT ya no opera en su carril exclusivo segregado, por lo que se está estudiando una reestructuración del sistema y la forma de operación. Desde el COAMSS y la entidad metropolitana propuesta (Objetivo Estratégico No. 1), se debe defender que el futuro sistema de transporte masivo sea eficaz, de calidad y consensado con todos los agentes implicados en movilidad.

Además, desde OPAMSS se pretende colaborar con instrumentos, investigaciones y recomendaciones que permitan mejorar el sistema de transporte convencional existente, específicamente en el tema de paradas de transporte público y su entorno físico circundante, de manera que sean seguras, accesibles y con material informativo al usuario para garantizar un sistema eficaz de transporte público. La articulación entre los distintos sistemas de transporte público urbano, metropolitano e interdepartamental debe ser eficaz para incrementar la calidad del servicio y competir con el vehículo motorizado. En la Terminal de Oriente “Plaza Amanecer” ya se ha comenzado a actuar en aras de un buen intercambio entre BRT, líneas alimentadoras y líneas interdepartamentales. Se debe colaborar a mejorar esta articulación en nuevos proyectos y estudios de terminales y paradas.

SISTEMA DE MOVILIDAD

Objetivo Específico 6

Promover la gestión coordinada con el Gobierno Central que impulse de manera gradual el sistema de transporte público metropolitano.



Estrategias

- E6.1** Acompañamiento en los esfuerzos institucionales del Gobierno Central para concretar un sistema de transporte masivo a nivel metropolitano.
- E6.2** Acompañamiento para la modernización del sistema de transporte colectivo en aras de mejorar la calidad del servicio que reciben las personas que lo utilizan.
- E6.3** Promoción de la mejora de la articulación entre el transporte interdepartamental, urbano y el metropolitano desde los esfuerzos de planificación y control del desarrollo urbano.

SISTEMA DE MOVILIDAD

Objetivo Específico 7

Generar acciones para promover la movilidad peatonal y ciclista.



Panorama

En los últimos años, a fin de devolver el espacio al peatón que ha sido invadido históricamente por el vehículo motorizado, se han realizado actuaciones de ampliación de aceras o se ocupan espacios de estacionamiento de vehículos para crear espacios de uso recreativo de peatones/ciclistas. Otras actuaciones consisten en prohibir el tránsito motorizado en algunos ejes viales durante fines de semana en horas concretas del día. Por ejemplo, en San Salvador, en el Boulevard Constitución se corta el tráfico motorizado los domingos por la mañana para que peatones y ciclistas puedan disfrutar de este espacio con total comodidad.

Este tipo de actuaciones son eficaces para cambiar gradualmente la cultura vial de la población y ser conscientes de que las ciudades se diseñan para los ciudadanos y no para los vehículos. Un ejemplo claro de paradigma a cambiar es la iluminación pública, que en muchas ocasiones es insuficiente o se diseña para iluminar la calzada y no se direcciona hacia las aceras, las cuales quedan oscuras e inseguras.

En cuanto a la bicicleta, el mayor porcentaje de personas que utilizan la bicicleta son los hombres. Como se explicaba anteriormente, se detecta una falta de motivación en su uso debido a la inseguridad ciudadana. Es necesario pues garantizar corredores seguros y cómodos para utilizar la bicicleta como modo de transporte y posteriormente promocionar su uso, ya sea mediante el desarrollo de infraestructura, campañas y/o normativas que reconozcan a la bicicleta como un modo de transporte económico, sostenible y saludable. Esta recomendación toma fuerza en un marco legal en el que ya se cuenta con una Ley Marco para el Uso y Fomento de la Bicicleta (aprobada en el mes de agosto de 2020).

Otra medida que incentiva el uso de la bicicleta es la implementación de puntos de estacionamiento controlados cerca de espacios públicos, universidades, empresas y terminales de transporte público; de esta forma se establece una intermodalidad que compite con el tráfico motorizado privado.

Estrategias

- E7.1** Fomentar el uso de la movilidad peatonal mediante la ocupación del espacio del tránsito motorizado.
- E7.2** Introducción de la bicicleta como medio de transporte urbano en períodos de emergencia o de transporte público inoperante.
- E7.3** Impulsar mediante la aplicación de guía HAUS, estacionamientos seguros para bicicletas.

Panorama

La congestión registrada en las horas pico en el centro del AMSS y sus accesos es causada por el excesivo número de vehículos que exceden la capacidad disponible de la infraestructura existente. La solución a implementar no puede estar basada en un incremento de la capacidad de las vías sino en una reducción del número de vehículos que circulan por la red y la creación de un transporte público masivo de calidad.

En el proceso de autorización de nuevos desarrollos inmobiliarios que se analizan desde OPAMSS, se incluyen estudios de tráfico que predicen el volumen de vehículos que se añadirían por estos nuevos

desarrollos. En estos estudios se podría analizar el impacto ambiental provocado por los vehículos que ingresarían para intentar reducir o limitar al máximo este impacto.

Otra línea estratégica de la presente política consiste en la promoción del uso compartido de vehículos ya sea para desplazamientos al trabajo o desplazamientos particulares. Desde la administración pública y las empresas se deben proponer medidas que promuevan el vehículo compartido, los desplazamientos en bicicleta o el transporte colectivo para reducir el número de vehículos que circulan por las vías existentes.

Finalmente, fomentar la intermodalidad es una medida eficiente para evitar que gran parte de los vehículos privados ingresen al centro del AMSS estacionándolos en la periferia. Para que esta medida sea eficaz se debe promocionar el uso de los estacionamientos disuasorios en los accesos al AMSS y complementarlos con un transporte público eficaz.

Estrategias

- E8.1** Evaluar las afectaciones del tráfico motorizado provocadas al medio ambiente debido a los nuevos desarrollos inmobiliarios.
- E8.2** Promover acciones destinadas a la gestión de la demanda a través de la transformación de la normativa e identificación de otras acciones orientadas a la reducción del uso del vehículo privado.

SISTEMA DE MOVILIDAD

Objetivo Específico 8

Incidir en la reducción de los impactos ambientales provocados por el transporte motorizado.



SISTEMA DE MOVILIDAD

Objetivo Específico 9

Establecer medidas que permitan una reducción de la siniestralidad registrada en el AMSS.



Panorama

Como se ha expuesto anteriormente, las fatalidades registradas en el AMSS se han incrementado un 24% entre los años 2012 y 2018; en el año 2018 se ha registrado un total de 314 fatalidades. Estas fatalidades tienen un coste y un valor imprescindible para la sociedad por lo que es necesario actuar para reducir estos valores registrados.

Desde las municipalidades y el COAMSS/ OPAMSS se pueden generar acciones mediante la implementación de planes locales de seguridad vial, que identifiquen y geolocalicen los puntos o tramos donde existe una concentración de accidentes. Esta es una actuación que ya viene realizando en parte el Observatorio Metropolitano de la OPAMSS, por lo que se propone el desarrollo de una herramienta informática para el mapeo por municipio de los distintos tipos de accidentes, las fechas en que ocurren, los agentes implicados y la gravedad de cada uno de los siniestros ocurridos.

También se pueden realizar proyectos con propuestas para mejorar la situación de aquellos cruces o tramos considerados como puntos de concentración de accidentes o de percepción de riesgo. Se plantea por otra parte la implementación, mediante una articulación con el VMT, de proyectos que impliquen una mejora en la señalización vertical y horizontal y que supondrán con un coste reducido en la reducción de la siniestralidad registrada.

Estas actuaciones deben servir también para concientizar a la ciudadanía y ser un ejemplo sobre cómo se debe conducir en el espacio vial (incluye su comportamiento como peatones y ciclistas). Las campañas de educación en la forma de conducir y actuar al volante de los actuales y futuros conductores, son también necesarias en la reducción de la siniestralidad. Dichas actuaciones deben ser implementadas por el CONASEVI con el apoyo necesario por parte de OPAMSS.

Estrategias

E9.1 Reducción de la accidentalidad registrada mediante un incremento de la seguridad vial a escala local.

E9.2 Mejora de la señalización vial en intersecciones, equipamientos educativos, de salud, sociales, entre otras.

Panorama

Los datos relacionados con la movilidad de la población en general son fundamentales para enriquecer el trabajo que realizan distintas instituciones públicas y privadas, pues éstas dispondrán así de mayor información para las tareas que realizan.

Un elemento fundamental es la forma en cómo se publican estos datos. El lugar donde se gestionan y publican debe ser amigable con el usuario para su fácil entendimiento y manejo. En la OPAMSS existe el Observatorio Metropolitano el cual publica en su página web un conjunto de datos entre los que se encuentran algunos relacionados con la movilidad en el AMSS. OPAMSS en los últimos años se ha caracterizado por ser una oficina técnica que realiza gran cantidad de estudios y dispone de datos útiles para la movilidad que pueden apoyar a las distintas instituciones implicadas en el tema.

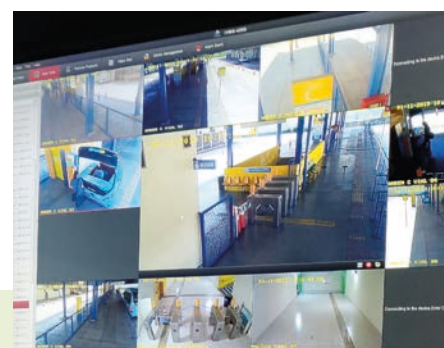
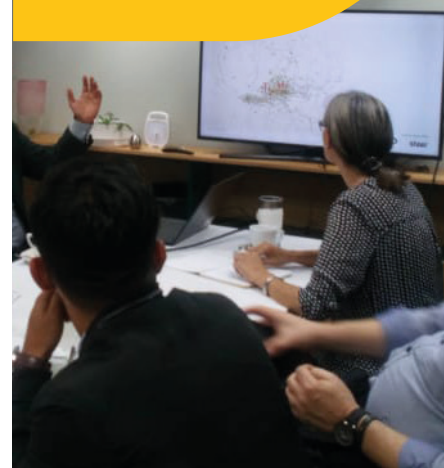
En muchas ocasiones los datos que se toman, necesitan tener un carácter más inclusivo que tenga en cuenta el enfoque de género y/o que clasifique los datos recogidos en función de rangos de edad. También es necesario fortalecer la articulación con otras instituciones (públicas y privadas) para enriquecer la información recabada y mejorar la capacidad de compartirla; de esta forma se evitaría la duplicación de registros y se podría analizar más eficazmente la evolución del registro.

En esta política dentro de otras líneas estratégicas, se incorpora la necesidad de disponer de un mayor número de datos para su control y evaluación. Para poder realizar estas tareas es necesario el fortalecimiento del mismo Observatorio Metropolitano de OPAMSS.

SISTEMA DE MOVILIDAD

Objetivo Específico 10

Ser referencia en la sistematización y análisis de datos de la movilidad metropolitana.



Estrategias

E10.1 Fortalecimiento del Observatorio Metropolitano mediante medidas que permitan un mejor registro de datos de movilidad en el AMSS.

E10.2 Elaboración de estudios e identificación de datos de movilidad en relación a la Política Metropolitana de Movilidad Urbana.

E10.3 Establecimiento de una plataforma de datos abiertos que permita compartir información entre instituciones y la ciudadanía.

SISTEMA DE MOVILIDAD

Objetivo Específico 11

Promover la participación ciudadana en la planificación de la movilidad sostenible.

Panorama

Desde el COAMSS/OPAMSS en los últimos años se ha involucrado a la ciudadanía en espacios como la rendición de cuentas, la apertura del canal de contacto en su página web y el uso de las redes sociales para informar y advertir de las actuaciones que ocurren en aquellos aspectos donde se tiene incidencia. Estas medidas deben ser un ejemplo a seguir para otras instituciones como mejora de transparencia y democracia.

Aun así, se debe incrementar el nivel de comunicación con la ciudadanía mientras se analizan los proyectos que se van a ejecutar, para que la toma de decisiones sea consensuada y de esta forma tenga una mayor aceptación y se disponga de un mayor respaldo para ejecutarlas. Esta forma de diseñar y proyectar debe ser compartida con otras instituciones para que en conjunto con la capacidad de otros técnicos de movilidad se formulen proyectos participativos dentro de sus tareas de planificación.

Finalmente se debe fortalecer la opinión de la ciudadanía para que pueda enriquecer las actuaciones que se toman desde la administración pública: la existencia de plataformas técnicas que involucren el diálogo con la ciudadanía en distintos aspectos que influyen en la movilidad, será de gran ayuda para el crecimiento de la sociedad.

Estrategias

E11.1

Incremento y fortalecimiento de la relación de comunicación entre la administración pública, la sociedad civil organizada y la ciudadanía en general, en la toma de decisiones sobre la planificación de la movilidad.



Implementación de la **Política Metropolitana de Movilidad Urbana**

La Implementación de la Política Metropolitana de Movilidad Urbana del AMSS 2020-2025 está compuesta por 11 objetivos implementadores en los que se involucran sectores relacionados a al crecimiento urbano, sector privado, población civil, sector rector y gobiernos municipales.



8.0. Marco de implementación

Actuaciones, indicadores y plazos.

La implementación de la Política Metropolitana de Movilidad Urbana (PMMU) se facilita mediante estudios, planes y proyectos que deben tener actuaciones determinadas y deben aportar una mejora clara que pueda ser registrada y controlada.

De esta forma, en el presente apartado se muestran las actuaciones de ejecución para la implementación de las estrategias establecidas en la política. Dichas actuaciones también se han clasificado en función del plazo en el cual deben ser completadas. En la clasificación se distinguen tres tipos de plazos:

Corto plazo ----- Entre 2020 y 2022

Mediano plazo ----- Entre 2022 y 2023

Largo plazo ----- Entre 2023 y 2025

Continuado ----- En constante desarrollo

La implementación, el seguimiento y la evaluación de la Política Metropolitana de Movilidad Urbana se apoyará también en un conjunto de indicadores operativos y de desempeño, que muestren el grado de avance en la obtención de las actuaciones establecidas.

Finalmente, en las tablas que se muestran a continuación se incluyen las entidades responsables en cada una de las actuaciones. La presente política, aunque se haya impulsado desde el COAMSS/OPAMSS, necesita que distintas de estas entidades implicadas en la movilidad y el transporte urbano, se apoderen de la misma política para obtener un elevado grado de implementación. Todo esto conforma el plan de territorialización de la Política Metropolitana de Movilidad Urbana.

OBJETIVO 1: Fortalecer la integración de las políticas e instrumentos de ordenamiento y desarrollo urbano.

Línea estratégica	Actuación	Plazo	Indicador	Responsable
E1.1 Impulsar desde COAMSS/OPAMSS las coordinaciones necesarias con las autoridades del Gobierno Central para la conformación de una autoridad encargada de la planificación de futura infraestructura de movilidad en el AMSS	Impulsar una entidad encargada de la planificación e infraestructura metropolitana para los próximos años	Largo	Diseño y creación de la autoridad	Gobierno Central y COAMSS/OPAMSS
	Implementación de jornadas para la promoción y reflexión del plan y debate constante de la estrategia interinstitucional	Medio	Ejecución de jornadas	Academia y COAMSS/OPAMSS
E1.2 Redacción y seguimiento de un plan interinstitucional de movilidad metropolitana, que contemple el paquete de criterios de diseño de infraestructura y de proyectos correspondientes	Desarrollo del plan	Largo	Ejecución del plan de infraestructura y servicios para los próximos años	Gobierno Central y COAMSS/OPAMSS
E1.3 Participación en instrumentos o políticas de movilidad externas a OPAMSS	Involucramiento directo en los espacios técnicos de diálogo, en los que se incluya a la sociedad civil	Corto	Generación y participación de OPAMSS en mesas técnicas de dialogo	COAMSS/OPAMSS

OBJETIVO 2: Disponer de estrategias de intervención que contribuyan a la revitalización urbanística, económica y social de las municipalidades y sus centros urbanos.

Línea estratégica	Actuación	Plazo	Indicador	Responsable
E2.1 Potenciación de la movilidad sostenible y segura en todos sus modos en los centros urbanos del AMSS, con el objeto de avanzar hacia un modelo de metrópolis policéntrica	Diseñar e implantar, a través de estrategias participativas y sociales, proyectos de movilidad sostenible en los centros urbanos en los municipios del AMSS	Continuado	Nº de proyectos de revitalización social de centros urbanos	Gobierno Central y COAMSS/OPAMSS
	Pacificación de calles	Continuado	Metros lineales de calles pacificadas en el centros históricos	Municipalidades, VMT y COAMSS/OPAMSS
	Implementación de ciclo rutas que pasen por centros urbanos del AMSS	Continuado	Metros lineales de ciclo rutas que pasen por centros urbanos	Municipalidades, MOPT, VMT y COAMSS/OPAMSS
E2.2 Promover el establecimiento de estacionamientos disuasorios para limitar el acceso del vehículo privado a los centros urbanos de los municipios e incrementar su calidad de vida	Implementación de nuevos estacionamientos disuasorios	Largo	Nº de plazas de estacionamiento creadas	Municipalidades, MOPT, VMT y COAMSS/OPAMSS
	Promoción mediante campañas, colaboración con comercios y gestión mediante socios público-privados de los nuevos estacionamientos disuasorios	Medio	Campaña de promoción creadas en conjunto con comerciantes	Municipalidad, empresa privada y COAMSS/OPAMSS
		Largo	Ejecución de socios público-privado en la gestión de los estacionamientos	Municipalidades, empresa privada y COAMSS/OPAMSS
E2.3 Implementación de un estudio de promoción, apropiación de aceras y vías públicas en los centros urbanos de los municipios del AMSS	Ejecución del estudio de promoción, gestión y control de comercios informales en los centros urbanos de los municipios del AMSS	Largo	Incremento de la calidad de vida en los centros de los municipios (encuestas)	COAMSS/OPAMSS
E2.4 Formulación de planes de movilidad urbana en los municipios del AMSS	Impulso y soporte para la formulación de planes de movilidad urbana sostenible en municipios del AMSS	Largo	Nº de planes de movilidad urbana sostenible redactados o en redacción	Municipalidades y COAMSS/OPAMSS

OBJETIVO 3: Incorporar en la transformación del espacio público una movilidad sostenible.

Línea estratégica	Actuación	Plazo	Indicador	Responsable
E3.1 Potenciar la densificación y mixtura de usos en corredores urbanos mediante la articulación con la mejora de la movilidad	Realización de un estudio sobre la correlación entre corredores densificados con paradas y rutas de transporte público	Medio	Ejecución del propio estudio que relaciona los corredores con el transporte público y sus paradas	VMT, municipalidades y COAMSS/OPAMSS
		Medio	% de población o superficie a menos de 250 metros de una parada/ruta de transporte público	
	Incorporar en la planificación territorial proyectos de corredores integrados con las rutas de transporte público y sus paradas	Largo	Nº de proyectos planificados que cuenten con la integración con el transporte público y sus paradas	VMT, municipalidades y COAMSS/OPAMSS
	Generar condiciones en la normativa urbanística que faciliten la accesibilidad mediante modos de transporte sostenibles	Largo	Cambios en la normativa	Desarrolladores inmobiliarios y COAMSS/OPAMSS
E3.2 Incremento del espacio destinado a la movilidad peatonal y ciclista mediante compensaciones urbanísticas asociadas a la utilización de lineamientos urbanísticos ampliados, y medidas de mitigación del impacto vial	Promover la implementación de los planes de actuaciones urbanísticas a nivel peatonal y ciclista	Medio	• Nº de proyectos de redes peatonales • Nº de proyectos de ciclo rutas	Municipalidades, Sociedad civil organizada (colectivos) y COAMSS/OPAMSS
		Largo	• Metros lineales de proyectos en redes peatonales ejecutados • Metros lineales de ciclo rutas ejecutadas	
E3.3 Articulación de la movilidad sostenible con los vecindarios en el proceso de reapropiación y aumento del espacio público	Controlar que las actuaciones de rehabilitación y devolución del espacio público a la ciudadanía tengan en cuenta la movilidad sostenible	Medio	Nº de procesos de rehabilitación y reapropiación ejecutados, que consideren la movilidad sostenible planificada	Desarrolladores inmobiliarios, empresa privada, VMT, municipalidades y COAMSS/OPAMSS
	Impulsar el desarrollo de programas sociales orientados a la protección y sensibilización de los vecindarios para gestionar la movilidad y mejorar su calidad de vida	Medio	Nº de programas ejecutados para mejorar la calidad de vida en los vecindarios	Desarrolladores inmobiliarios, empresa privada, VMT, municipalidades y COAMSS/OPAMSS

OBJETIVO 4: Brindar lineamientos para una movilidad inclusiva y segura que facilite la accesibilidad universal a los distintos modos de transporte.

Línea estratégica	Actuación	Plazo	Indicador	Responsable
E4.1 Defensa y promoción del cumplimiento de la normativa de accesibilidad, en la flota de transporte público	Generar indicadores y monitorear el estado de la flota de transporte público a través del Observatorio Metropolitano	Corto	Nº de autobuses accesibles	VMT, CONAIPD y COAMSS/OPAMSS

E4.2 Promover la implementación de medidas para facilitar el acceso de personas con discapacidad al entorno de las paradas de transporte público	Identificación de itinerarios peatonales y recorridos metropolitanos estratégicos	Medio	Nº de paradas adaptadas para todos los tipos de personas	CONAIPD, MOPT y COAMSS/OPAMSS
	Realización de proyectos para facilitar itinerarios accesibles en ejes prioritarios a las paradas de transporte público	Largo	Nº de proyectos ejecutados de adaptación de itinerarios accesibles	CONAIPD, Municipalidades, MOPT y COAMSS/OPAMSS
E4.3 Promover espacios de concientización para el respeto del espacio del peatón e implementación de facilidades arquitectónicas para mantener una red peatonal accesible y libre de obstáculos	Establecer ordenanzas que prohíban el estacionamiento en aceras en todos los municipios del AMSS	Medio	Nº de ordenanzas propuestas	Municipalidades, MOPT y COAMSS/OPAMSS
	Realizar estudios sobre evaluación de idoneidad de las pasarelas y donde no sea necesario, promover la sustitución por pasos a nivel (cebras)	Medio/Largo	- Nº de pasarelas existentes - Nº de pasarelas accesibles	Gobierno central, municipalidades, empresas de publicidad, MOPT, CONAIPD y COAMSS/OPAMSS
	Elaboración de campañas de concientización dirigidas a la población, técnicos de instituciones públicas y políticos para reducir el Nº de pasarelas innecesarias	Corto/Medio	Nº de campañas realizadas	CONAIPD, MOPT y COAMSS/OPAMSS
	Promover e instaurar una cultura y respeto hacia la normativa del cumplimiento de la accesibilidad	Corto	Nº campañas realizadas	CONAIPD, MOPT y COAMSS/OPAMSS

OBJETIVO 5:

Promover y garantizar los derechos de las mujeres y diversos sectores de la sociedad en la movilidad metropolitana.

Línea estratégica	Actuación	Plazo	Indicador	Responsable
E5.1 Incorporación del enfoque de género e interseccionalidad en los planes, estrategias y proyectos de movilidad	Formación para la incorporación del enfoque de género e interseccionalidad en planes y proyectos de movilidad (dirigida a equipos técnicos de instituciones públicas, organizaciones y especialistas)	Medio	Una acción formativa bianual donde se trabaje sobre movilidad, género e interseccionalidad con la participación de un mínimo de 50 personas (prioridad para mujeres y personal de instituciones públicas)	Asociaciones de mujeres y feministas, ISDEMU, entidades privadas, ONG, Universidades, municipalidades, MOPT, operadores de transporte y COAMSS/OPAMSS
		Medio	Al menos 7 instituciones públicas del AMSS capaces de incorporar el enfoque de género e interseccionalidad en la movilidad (nivel básico y medio)	
	Incorporación del enfoque de género e interseccionalidad en planes, proyectos y estrategias metropolitanos y locales de movilidad. Incluir la movilidad en los planes y proyectos de trabajo por y para los derechos de las mujeres	Largo	40% de diagnósticos, planes y proyectos de movilidad que incorporen estrategias, acciones o/e indicadores con enfoque de género e interseccionalidad	Asociaciones de mujeres y feministas, ISDEMU, entidades privadas, ONG, Universidades, municipalidades, MOPT, operadores de transporte y COAMSS/OPAMSS
		Largo	Nº de planes y proyectos de prevención de violencia contra las mujeres que incorporan estrategias vinculadas a la movilidad	

E5.2 Identificación y promoción de estrategias y herramientas para incorporar más mujeres en el sistema de planificación y gestión de la movilidad y en los equipos de transporte público	Elaboración de estudios sobre la participación de mujeres en el sector de la movilidad en el AMSS (instituciones públicas, empresa privada, planificación y gestión, operadoras, etc...)	Corto/Largo	2 estudios sobre la participación de las mujeres en el sector de la movilidad en el AMSS (1 al inicio del proceso, 1 al final)	Asociaciones de mujeres y feministas, ISDEMU, entidades privadas, ONG, universidades, municipalidades, MOPT, operadores de transporte y COAMSS/OPAMSS
	Elaboración de estrategias para aumentar el número de mujeres en instituciones públicas y privadas responsables de la planificación y gestión de la movilidad y en las operadoras (con enfoque de género y diversidades, así como metodología participativa)	Largo	1 estrategia para promocionar la incorporación de las mujeres en el sector de la movilidad (planificación, gestión y operadoras) con enfoque de género y diversidades	
E5.3 Incremento de la seguridad de las mujeres y diversos sectores de la sociedad en la movilidad urbana desde la sensibilización, facilidades arquitectónicas, sistemas de denuncia efectivos	Elaboración de estudios sobre la percepción y la violencia contra las mujeres y colectivos discriminados en la movilidad del AMSS	Corto	1 estudio sobre la percepción y la violencia contra las mujeres y la movilidad en el AMSS (con enfoque interseccional) y 1 estudio de impacto de las estrategias y campañas implementadas.	Gobierno Central, CODEMET, municipalidades, asociaciones de mujeres y feministas, ISDEMU, academia, asociaciones LGTBIQ, otras asociaciones y COAMSS/OPAMSS
	Formación sobre la erradicación de la violencia contra las mujeres y sectores discriminados de la sociedad en la movilidad, dirigida a equipos técnicos de instituciones públicas	Medio	Una acción formativa bianual sobre la erradicación de la violencia contra las mujeres en la movilidad, con participación de un mínimo de 50 personas (prioridad para mujeres y personal de instituciones públicas)	Asociaciones de mujeres y feministas, ISDEMU, operadoras, MOPT, universidades, municipalidades y COAMSS/OPAMSS
	Realización de campañas para erradicar la violencia contra las mujeres y colectivos discriminados en la movilidad	Largo	Una campaña permanente para la erradicación de la violencia contra las mujeres y colectivos discriminados en la movilidad	Asociaciones de mujeres y feministas, ISDEMU, operadoras, MOPT, universidades, municipalidades, empresas de transporte, Ministerio de Educación, policías y COAMSS/OPAMSS
	Identificación de estrategias para la mejora de la percepción de la seguridad de las mujeres en la movilidad, en un proceso participativo con la presencia de diversos actores	Corto	1 documento sobre estrategias para la mejora de la percepción y la seguridad de las mujeres en la movilidad elaborada con una metodología participativa, enfoque de género e interseccionalidad	CAM, Policía Nacional Civil, Ministerio de Educación, asociaciones de mujeres, asociaciones LGTBIQ y COAMSS/OPAMSS
	Implementación de estrategias para la erradicación de la violencia contra las mujeres y colectivos discriminados en la movilidad (protocolos, herramientas de denuncia, iluminación, estudios, diseños, ubicación del arbolado urbano y MUPIS, entre otras)	Largo	Implementación de una estrategia mínimo por municipio, para la erradicación de la violencia contra las mujeres y colectivos discriminados en la movilidad	CAM, Policía Nacional Civil, Ministerio de Educación, municipalidades, asociaciones de mujeres, asociaciones LGTBIQ y COAMSS/OPAMSS

OBJETIVO 6:

Promover la gestión coordinada con el Gobierno Central que impulse de manera gradual el sistema de transporte público metropolitano.

Línea estratégica	Actuación	Plazo	Indicador	Responsable
E6.1 Acompañamiento en los esfuerzos institucionales para concretar un sistema de transporte masivo a nivel metropolitano	Posicionamiento del OPAMSS/COAMSS en temas relacionados con el transporte público masivo y convencional del futuro	Corto	Nº de publicaciones, informes o estudios sobre el transporte público	COAMSS/OPAMSS

E6.2 Impulso para la modernización del sistema de transporte colectivo para mejorar la calidad del servicio que reciben las personas que lo utilizan	Análisis urbano de la cobertura del sistema de transporte público convencional existente vinculado a la planificación territorial	Medio	Cobertura del transporte público existente	VMT y COAMSS/OPAMSS
	Elaboración de un diagnóstico de ubicación de las paradas, su diseño e información sobre las que forman parte de la red principal de transporte público	Medio	Ejecución del propio estudio	Municipalidades, operadores, VMT, academia y COAMSS/OPAMSS
	Ejecución de un manual sobre las paradas de transporte público y su información (publicitaria o del propio servicio de transporte público)	Largo	Ejecución del propio manual	Municipalidades, operadores (unificar el concepto con empresas de transporte), VMT, academia y COAMSS/OPAMSS
E6.3 Promocionar la mejora de la intermodalidad entre el transporte interdepartamental, el transporte urbano y el metropolitano	Acompañamiento técnico para completar el traslado de terminales interdepartamentales a puntos óptimos	Largo	Ejecución de informes que demuestren el acompañamiento en la intermodalidad de las terminales	VMT, operadores, municipalidades y COAMSS/OPAMSS
	Elaborar una propuesta a nivel territorial y metropolitano de posibles modelos de intermodalidad	Largo	Ejecución de la propuesta y mapeos	COAMSS/OPAMSS

OBJETIVO 7: Generar acciones para promover la movilidad peatonal y ciclista.

Línea estratégica	Actuación	Plazo	Indicador	Responsable
E7.1 Fomentar la movilidad peatonal y ciclista mediante la ocupación del espacio destinado al tráfico motorizado	Asesorar en la ampliación del número de calles donde se cierra el tráfico vehicular temporalmente	Corto	Km de arterias vehiculares cerradas temporal y periódicamente para uso peatonal o ciclista	Municipalidades, VMT y COAMSS/OPAMSS
	Impulsar una transformación de la normativa con el objetivo de requerir una mejor iluminación en aceras para el tránsito peatonal	Medio	Transformación de la existente en cuanto al diseño y mantenimiento de aceras	MOPT, SIGET y COAMSS/OPAMSS
	Identificación y diseño de proyectos de reconversión de espacios públicos que provienen de estacionamiento de vehículos	Medio	Nº de espacios construidos en espacios actualmente utilizados para estacionamiento	VMT, municipalidades y COAMSS/OPAMSS
		Medio	Nº de plazas de estacionamiento reducidas o m² de superficie reducida	
E7.2 Introducción de la bicicleta como medio de transporte urbano que también constituye una alternativa de transporte en períodos donde no opere el transporte público	Planificación y diseño de ciclo rutas dentro de los proyectos de RAPS (cuando sea factible)	Medio	Metros lineales de ciclo rutas incluidas en RAPS	MOPT, colectivos de ciclistas y COAMSS/OPAMSS
	Seguimiento de la ejecución de ciclo rutas diseñadas	Largo	Metros lineales de ciclo rutas ejecutadas	MOPT y COAMSS/OPAMSS
	Campañas de reconocimiento de la bicicleta como medio de transporte que constituye una alternativa en períodos donde no opere el transporte público, orientadas a las municipalidades	Largo	Nº de campañas ejecutadas	CONASEVI, colectivos de ciclistas y COAMSS/OPAMSS
E7.3 Impulsar, mediante la aplicación de la guía HAUS, estacionamientos seguros para bicicletas	Implementación de estacionamientos para bicicletas vigilados en espacios públicos, universidades, empresas con espacios vigilados, paradas o terminales de transporte masivo, centros comerciales etc...	Medio	Nº de estacionamientos para bicicletas instalados en espacios vigilados	Municipalidades, MOPT, empresa privada y COAMSS/OPAMSS

OBJETIVO 8: Incidir en la reducción de los impactos ambientales provocados por el transporte motorizado

Línea estratégica	Actuación	Plazo	Indicador	
E8.1 Evaluar las afectaciones del tráfico motorizado provocadas al medio ambiente debido a los nuevos desarrollos inmobiliarios	A partir de los estudios de tráfico evaluar el impacto en la movilidad y realizar estimaciones de afectación ambiental (contaminación del aire, ruido, etc)	Corto	Nº de proyectos evaluados	OPAMSS
	Restringir o limitar los metros cuadrados edificables a partir de las afectaciones ocasionadas por el transporte motorizado	Corto	Nº de proyectos con restricción de edificabilidad	COAMSS/OPAMSS
E8.2 Promover acciones destinadas a la gestión de la demanda a través de la transformación de la normativa e identificación de otras acciones orientadas a la reducción del uso del automóvil privado	Establecer un máximo de dotación de estacionamientos en nuevos desarrollos inmobiliarios de acuerdo a sectores seleccionados del AMSS	Largo	Transformación de la normativa RLDOT-AMSS	COAMSS/OPAMSS
	Promoción de otras estrategias con desarrolladores para facilitar la gestión de la demanda mediante alternativas de innovación tecnológica u otros	Corto	Nº de usuarios nuevos que comparten vehículo para ir al trabajo u otros tipos de desplazamientos mediante aplicaciones móviles	Desarrolladores y COAMSS/OPAMSS
	Promoción de la gestión del transporte colectivo de trabajadores	Medio	Nº de empresas proyectos de transporte colectivo de trabajadores	VMT y OPAMSS/COAMSS
	Apoyo en la creación de estacionamientos disuasorios en el acceso al AMSS complementados con terminales de transporte público	Largo	Nº de estacionamientos disuasorios conectados con el transporte público	VMT, municipalidades y COAMSS/OPAMSS

OBJETIVO 9: Establecer medidas que permitan una reducción de la siniestralidad registrada en el AMSS

Línea estratégica	Actuación	Plazo	Indicador	Responsable
E9.1 Reducción de la siniestralidad registrada mediante un incremento de la seguridad vial a escala local	Asesoramiento en la redacción de planes locales de seguridad vial, complementario a planes de movilidad urbana en convenio con el VMT	Medio	Nº municipios asesorados con Plan Local de Seguridad Vial	VMT, municipalidades, CONASEVI y COAMSS/OPAMSS
	Identificación y georreferenciación de puntos y tramos de concentración de accidentes	Largo	Nº de mapas elaborados con puntos y tramos de concentración de accidentes	Observatorio Metropolitano (COAMSS/OPAMSS), CAM municipalidades, PNC
E9.2 Mejora de la señalización vial en intersecciones, equipamientos educativos, de salud, sociales, etc...	Formulación de proyectos de señalización vial en los puntos de concentración de accidentes y en las zonas cercanas a equipamientos	Largo	Nº de proyectos de mejora de la señalización realizados	VMT, municipalidades y COAMSS/OPAMSS
	Implementación de proyectos de señalización vial dentro de las medidas de mitigación del impacto vial de nuevos desarrollos	Corto	Nº de proyectos con requerimiento ejecutados	VMT, municipalidades, FOVIAL y COAMSS/OPAMSS

OBJETIVO 10: Ser referencia en la sistematización y análisis de datos de la movilidad metropolitana

Línea estratégica	Actuación	Plazo	Indicador	Responsable
E10.1 Fortalecimiento del Observatorio Metropolitano para obtener un mejor registro de datos sobre la movilidad en el AMSS	Actualización de la web del Observatorio Metropolitano para que sea más accesible y moderna para los usuarios y usuarias	Corto	Web actualizada del observatorio con un incremento de valores registrados	Observatorio Metropolitano (COAMSS/OPAMSS)
	Incremento del número de datos disponibles en el Observatorio Metropolitano, teniendo en cuenta el enfoque de género e interseccionalidad	Medio	Nº de datos e indicadores registrados y disponibles en la web del observatorio, teniendo en cuenta el enfoque de género e interseccionalidad	Observatorio Metropolitano (COAMSS/OPAMSS)
	Alinear los datos que se muestran en el Observatorio Metropolitano con los indicadores de las ODS y la Nueva Agenda Urbana	Corto	Nº de indicadores que contribuyan al logro de los ODS y a la Nueva Agenda Urbana en materia de movilidad	Observatorio Metropolitano (COAMSS/OPAMSS)
	Establecer dentro del Observatorio Metropolitano un área técnica encargada de la recolección y gestión de datos sobre los indicadores de movilidad	Corto	Establecimiento y operación de dicha área	Observatorio Metropolitano y COAMSS
E10.2 Elaboración de estudios e identificación de datos de movilidad en relación a la política	Incremento del registro de datos y estudios disponibles que permitan cumplir con los objetivos de la presente política y un conocimiento general de la movilidad en el AMSS	Continuado	% de cumplimiento de los datos y estudios solicitados en la presente política	Observatorio Metropolitano (COAMSS/OPAMSS)
	Formación para la incorporación del enfoque de género e interseccionalidad en la gestión de datos a técnicos de instituciones públicas organización y especialistas	Corto	Nº de acciones formativas para la gestión de datos con enfoque de género e interseccionalidad, con participación de mujeres y personal de instituciones públicas	Observatorio Metropolitano (COAMSS/OPAMSS), colectivos feministas, ISDEMU
E10.3 Establecimiento de una plataforma de datos abiertos que permita compartir información entre instituciones y la ciudadanía	Creación de nueva plataforma de datos abiertos y publicación por parte de OPAMSS de aquellos datos o estudios ejecutados y gestionados	Medio	Nº de plataformas de acceso público donde se socialicen los datos de movilidad del AMSS	Observatorio Metropolitano (COAMSS/OPAMSS)

OBJETIVO 11: Promover la participación ciudadana en la planificación de la movilidad sostenible

Línea estratégica	Actuación	Plazo	Indicador	
E11.1 Incremento y fortalecimiento de la relación de comunicación entre la administración pública, la sociedad civil organizada y la ciudadanía en general; en la toma de decisiones sobre la planificación de la movilidad	Realización periódica de jornadas de participación de la sociedad civil organizada en la toma de decisiones que afectan a la movilidad sostenible	Medio	Nº de jornadas que permitan la participación de la sociedad civil organizada	Municipalidades y COAMSS/OPAMSS
	Realización de proyectos que incluyan una metodología donde participe la ciudadanía y la sociedad civil organizada en la toma de decisiones	Medio	Nº de proyectos con participación de la ciudadanía y la sociedad civil organizada	Municipalidades y COAMSS/OPAMSS
	Fortalecimiento institucional de técnicos en procesos de participación ciudadana orientados hacia la movilidad	Medio	Nº de capacitaciones ejecutadas	Municipalidades y COAMSS/OPAMSS



La presente política es coordinada por las distintas comisiones que integran el COAMSS. En el nivel operativo, la coordinación para implementar cada acción es asignada de forma conjunta a una instancia de la OPAMSS y a una contraparte municipal en cada uno de los municipios del AMSS. En la ejecución se involucran además, espacios de articulación y encuentro entre instancias municipales e instancias del Gobierno Central, como algunas mesas técnicas del Consejo de Desarrollo Metropolitano (CODEMET).

La Política Metropolitana de Movilidad Urbana (PMMU) es sostenible, equitativa, segura, inclusiva y eficiente; así como sus planes de implementación que se aprueban mediante decretos del COAMSS. Asimismo, se promoverán decretos de los consejos municipales que conforman el AMSS a modo de ratificación local de la política y sus planes.

Además de los indicadores operativos o de ejecución de las medidas, se considera necesario el seguimiento de la evolución de la movilidad mediante la introducción de indicadores de impacto o de evaluación que permitan disponer de un mayor control sobre el cumplimiento de los objetivos establecidos, conforme al formato que se muestra a continuación. La mayoría de estos indicadores se extraen de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y el Índice de Prosperidad de las Ciudades (IPC).

OBJETIVO	INDICADOR	VALOR INICIAL	VALOR OBJETIVO	RESPONSABLE
1	Índice de gobernanza y legislación urbana (<i>encuestas</i>)			Municipalidades y COAMSS/OPAMSS
2	Metros lineales de calles pacificadas			Municipalidades
3	Superficie (buffer) a menos de 250 m de una parada de transporte público			VMT
3	Porcentaje del área urbana que está localizada a menos de 400 metros de un espacio público abierto (IPC)			Municipalidades
3	Proporción media de la superficie edificada de las ciudades que se dedica a espacios abiertos para uso público de todos, desglosada por sexo, edad y personas con discapacidad (ODS 11.7).			Municipalidades y OPAMSS
3	Superficie de espacio público accesible			Municipalidades y OPAMSS
3	Índice de Infraestructura (IPC)			MOPT
4	% de autobuses accesibles			VMT
4	% de paradas accesibles a toda la ciudadanía			VMT
5	% de mujeres que se desplazan en transporte público y en vehículo privado (aforos a realizar)			Colectivas feministas, VMT y OPAMSS
5	Nº de reportes sobre hurtos o acosos registrados en el transporte público en los últimos 12 meses por cada 100.000 habitantes			PNC, CAM
6	Volumen de transporte de pasajeros y carga desglosado por paradas y medio de transporte (ODS 9.1)			VMT y operadores de Transporte
6	% de viajes realizados en transporte público (IPC)			VMT
7	% de kilómetros de calles iluminadas (según el Manual de Criterios de Desarrollo Urbano de OPAMSS)			MOPT y municipalidades
8	Tasa de mortalidad atribuida a la contaminación del medio ambiente (ODS 3.9)			Ministerio de Salud
8	Nº de heridos registrados en accidentes de tránsito (en el caso de fatalidades se preguntará también por el número de heridos si hubiere)			PNC y OPAMSS
11	Proporción de ciudades que cuentan con una estructura de participación directa de la sociedad civil en la planificación y gestión urbana (comprobación mediante entrevistas a técnicos municipales, ODS 11.3)			Municipalidades y OPAMSS

Seguimiento, monitoreo y evaluación

Los actores gubernamentales y no gubernamentales implicados en la implementación de esta política deben dar seguimiento continuo y monitorear los procesos y resultados obtenidos. Es necesario que todas las entidades implicadas con la movilidad participen activamente en la implementación de la presente política, solamente mediante una participación activa se conseguirá un éxito en la implementación de cada una de las actuaciones propuestas.

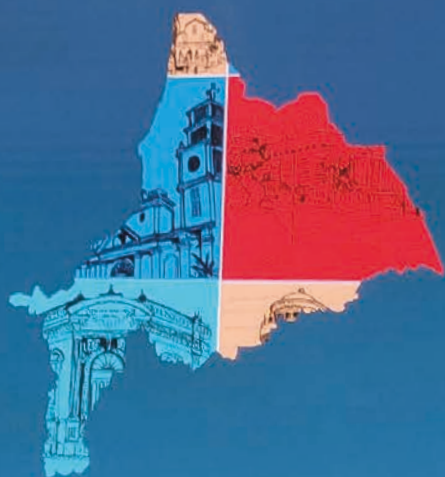
Asimismo, la implementación debe ser evaluada periódicamente, el COAMSS debe rendir cuentas a la ciudadanía y a las entidades interesadas sobre la marcha del cumplimiento de la política y sus planes de implementación.

En primer lugar, el seguimiento político a la Política Metropolitana de Movilidad Urbana, debe darse desde el COAMSS y los concejos municipales. Además, estos concejos deben nombrar entre sus miembros un(a) representante para participar en un comité de seguimiento a la política, quien se reunirá de forma periódica según las convocatorias realizadas por la OPAMSS.

En segundo lugar, el seguimiento técnico a la Política Metropolitana de Movilidad Urbana corresponde de manera especial a la OPAMSS y sus contrapartes en las alcaldías municipales. Por esta razón, se propone que a la mitad de plazo establecido para el cumplimiento de lo estipulado en la presente política (2023), se analice el grado de ejecución de los objetivos y actuaciones contempladas. De la misma forma en el largo plazo (2025) también se deberá ejecutar un análisis sobre el grado final de ejecución de la política.



POLÍTICAS PÚBLICAS METROPOLITANAS Área Metropolitana de San Salvador



CÓMO CUMPLIMOS
OBJETIVO 3
DE DESARROLLO
SOSTENIBLE
PROYECTOS REALIZADOS

17 ALIANZAS PARA
LLEGAR
A LOS OBJETIVOS



Fortalecimiento
del CO

Lanzamiento
de la M
Metropoli
de Prev
de Viol
(MADU)





San Salvador, El Salvador, 2020.

Primera edición. Política Metropolitana de Movilidad Urbana 2020 - 2025

Elaborada por COAMSS/OPAMSS y el AMB con el apoyo del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Cataluña y la Plataforma para la Promoción del Transporte Público (PTP).



Proyecto
**GOBERNANZA
METROPOLITANA**

Esta publicación ha sido elaborada con el apoyo financiero de la Unión Europea en el marco del Proyecto Gobernanza Metropolitana. Su contenido es responsabilidad exclusiva del COAMSS/OPAMSS y no necesariamente refleja los puntos de vista de la Unión Europea.

