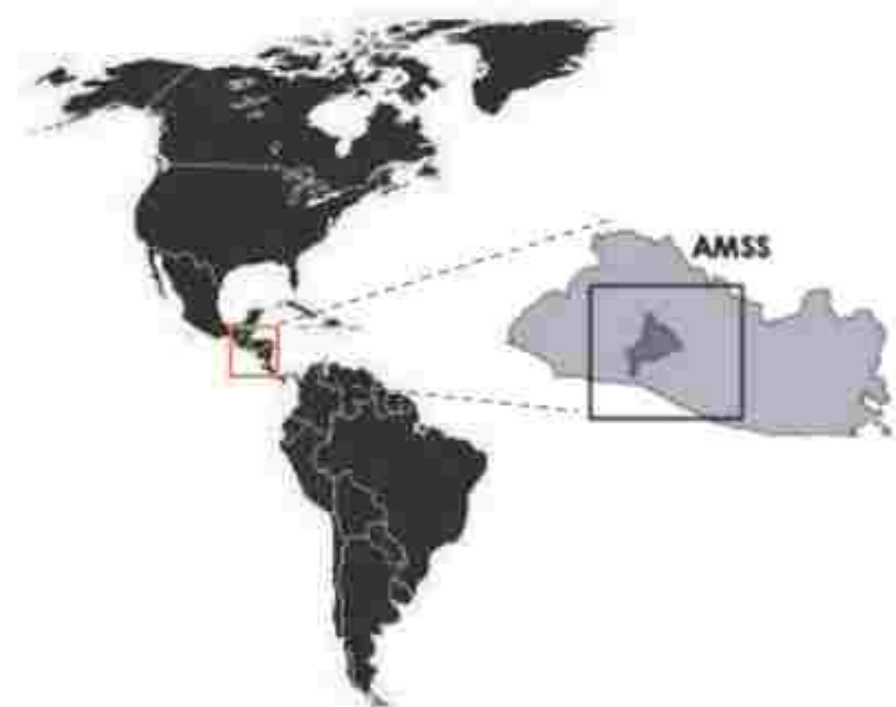


1º Congreso Iberoamericano de Áreas Metropolitanas

Retos y oportunidades para un AMSS más sostenible: hacia una movilidad integrada y ambientalmente sostenible

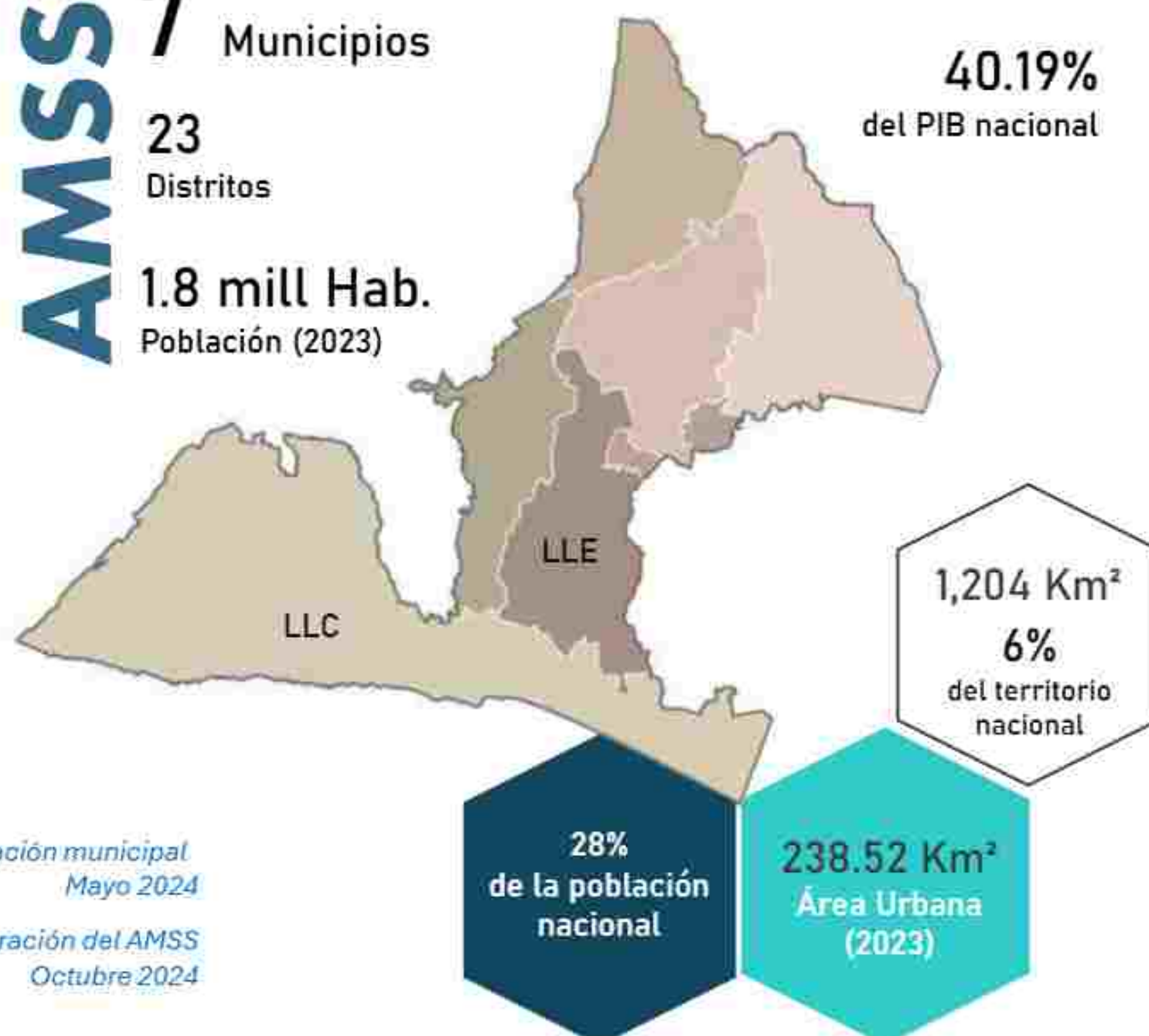
Manuel Alfaro
Unidad de Planificación / OPAMSS





AMSS 7 Municipios
 23 Distritos
 1.8 mill Hab.
 Población (2023)

40.19%
 del PIB nacional



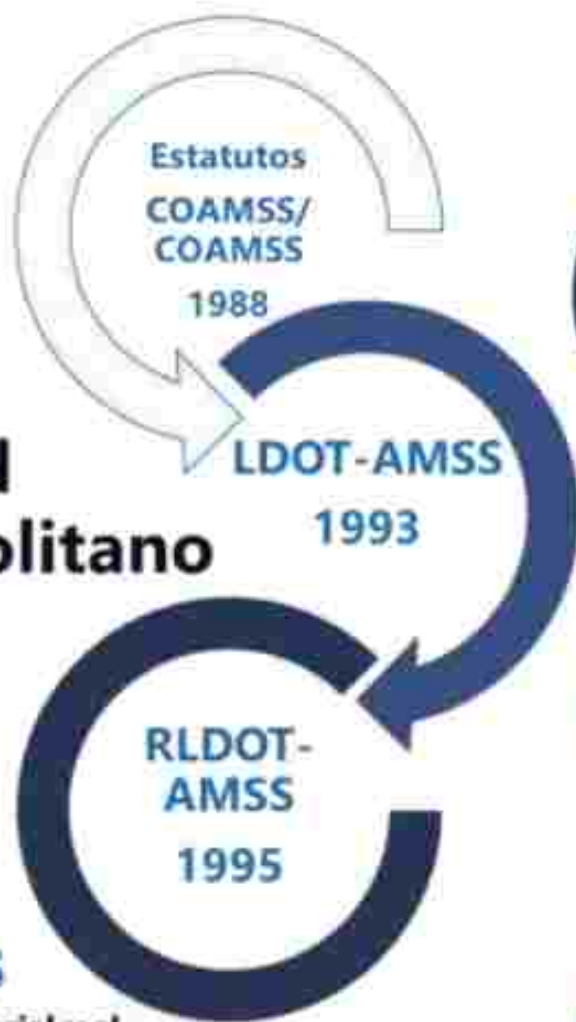
DATOS NACIONALES
 EL SALVADOR

21,041 Km²
 14 departamentos
 44 municipios
 262 distritos

*Ley de reestructuración municipal
 Mayo 2024*

*Reconfiguración del AMSS
 Octubre 2024*

Marco Legal Metropolitano



ha asumido:

Planificación
y control del
desarrollo
urbano
territorial

colabora:

Desarrollo
económico y
social en los
municipios

con limitaciones

Participación
en sociedad
empresarial
prestación
servicios
públicos

Marco Institucional Metropolitano



Consejo de
Alcaldes del Área
Metropolitana de
San Salvador

Entidad autónoma,
descentralizada, con
autoridad delegada
por los gobiernos
locales.

Oficina de
Planificación del Área
Metropolitana de San
Salvador

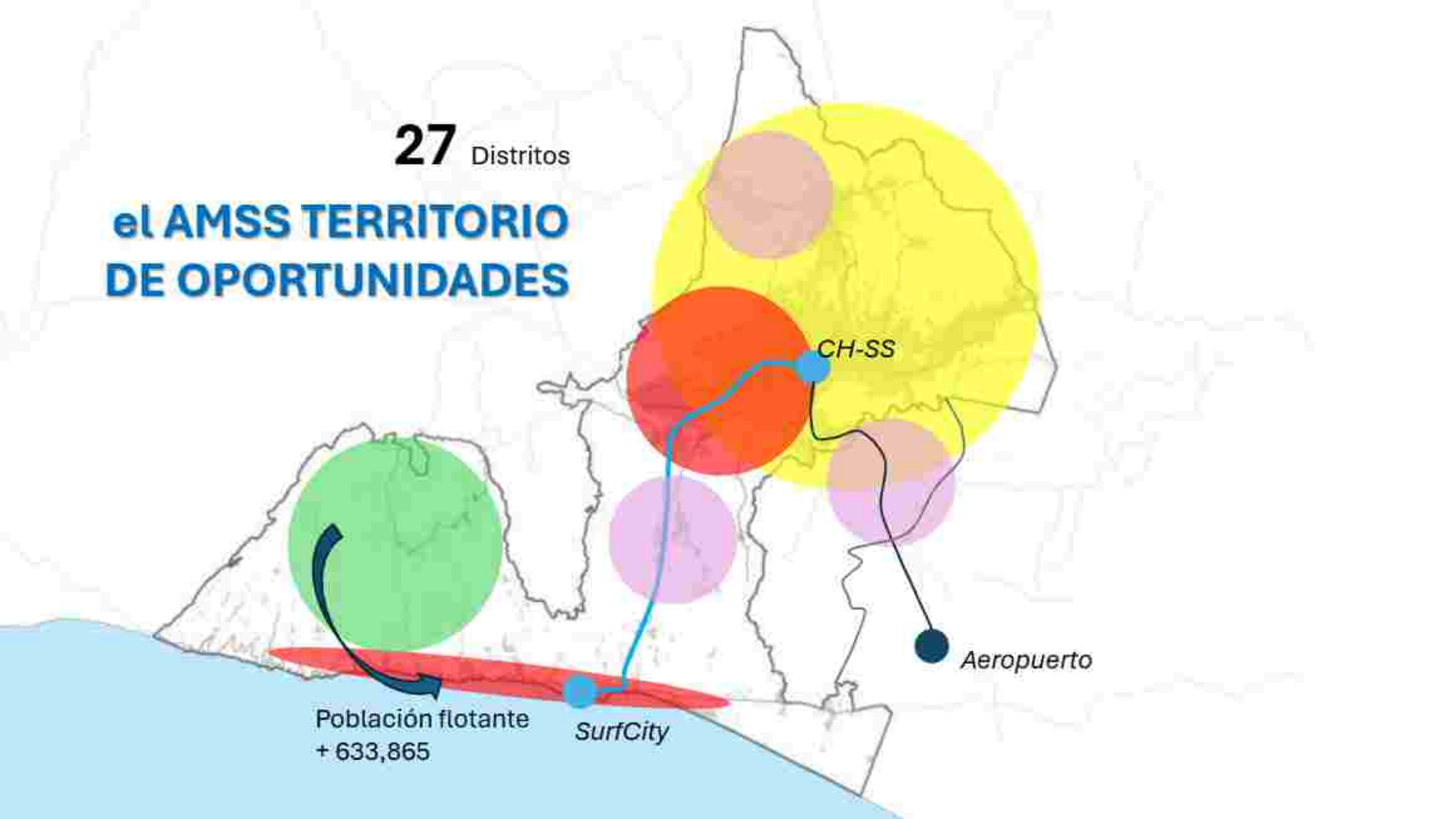
Organismo técnico,
asesor, que actúa como
Secretaría Ejecutiva del
COAMSS.

Competencias

Regular el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano del AMSS y sus municipios aledaños, mediante el mejor aprovechamiento de los recursos en distintas zonas y la plena utilización de los instrumentos de planeación.
(Art. 1. LDOT-AMSS)

27 Distritos

el AMSS TERRITORIO DE OPORTUNIDADES



Población flotante
+ 633,865

SurfCity

CH-SS

Aeropuerto

Desafíos actuales de la movilidad en el AMSS



CONGESTIÓN VEHICULAR

SUBUTILIZACIÓN DEL ESPACIO VIAL DISPONIBLE:

595,079 vehículos (aprox.) parque vehicular del AMSS

Ausencia de un **sistema de transporte masivo**

Falta de regulación de **estacionamientos en las vías** aumenta la congestión vehicular a diario.



TRANSPORTE PÚBLICO

SISTEMA TARIFARIO DE CAJA ÚNICA Y DUPLICIDAD DE RUTAS:

200 rutas (líneas) de transporte

+ 3,700 propietarios operan las **4,253** unidades de transporte que circulan en el AMSS

Duplicidad de rutas

Sistema tarifario de caja única y de recaudo por pasajero transportado



REDES BLANDAS ACTIVAS

PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS Y CONECTIVIDAD DE REDES DE RAPS/CICLORUTAS:

6.1 km de Redes Peatonales (RAPS)

17.37 km de cicloruta,

620 m de peatonalización completa en el Centro Histórico de San Salvador, pero que urge replicar en otros centros del AMSS

Necesidad de incrementar la conexión de estas redes



INTERMODALIDAD

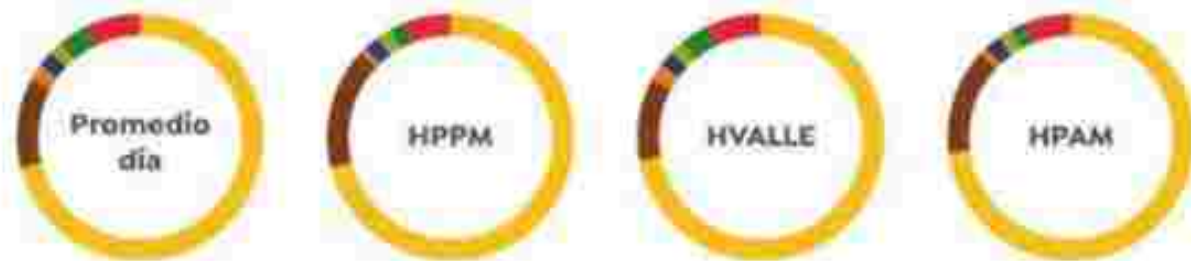
LA DEUDA PENDIENTE DE LA INTERMODALIDAD

Falta de articulación de **movilidad blanda** con el transporte Público/equipamientos.

Falta de un **sistema público de bicicletas** para el AMSS.

OCUPACIÓN VIAL Y REPARTO MODAL EN EL ÁREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR (AMSS) 14 distritos

| | Hora Pico PM (HPPM) | Hora Valle (HVALLE) | Hora Pico AM (HPAM) | Promedio día |
|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|--------------|
| Auto y camioneta | 71% | 72% | 73% | 71% |
| Moto | 16% | 19% | 14% | 12% |
| Taxi | 1% | 2% | 1% | 2% |
| Pick-up | 2% | 2% | 2% | 2% |
| Especialidad | 2% | 2% | 2% | 2% |
| Camiones | 2% | 4% | 2% | 4% |
| Transporte público | 6% | 7% | 6% | 7% |

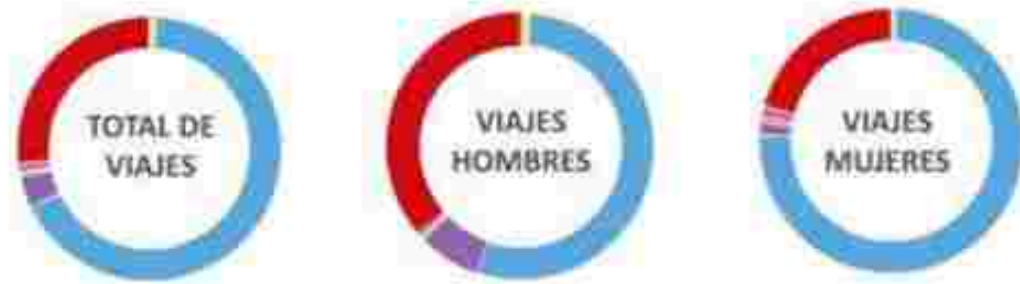


3,927.50 Km de vía utilizados diariamente por vehículos particulares con un 71% de ocupación de dicho espacio.

El transporte público por ejemplo, utiliza solamente un 7% del espacio vial disponible.

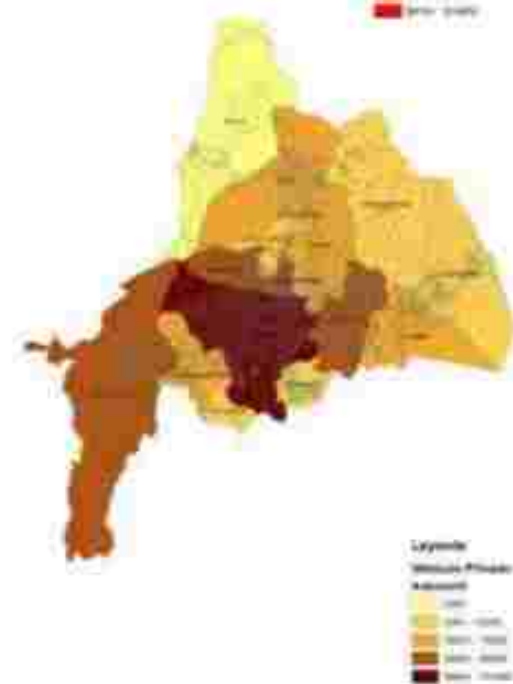
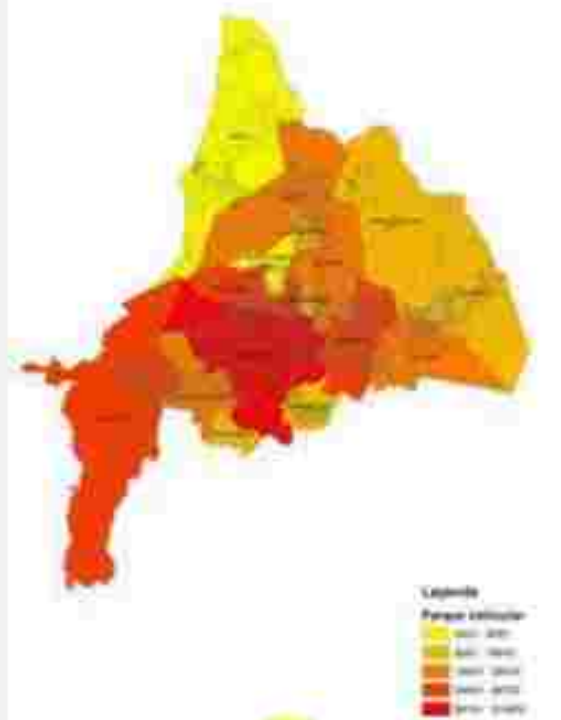
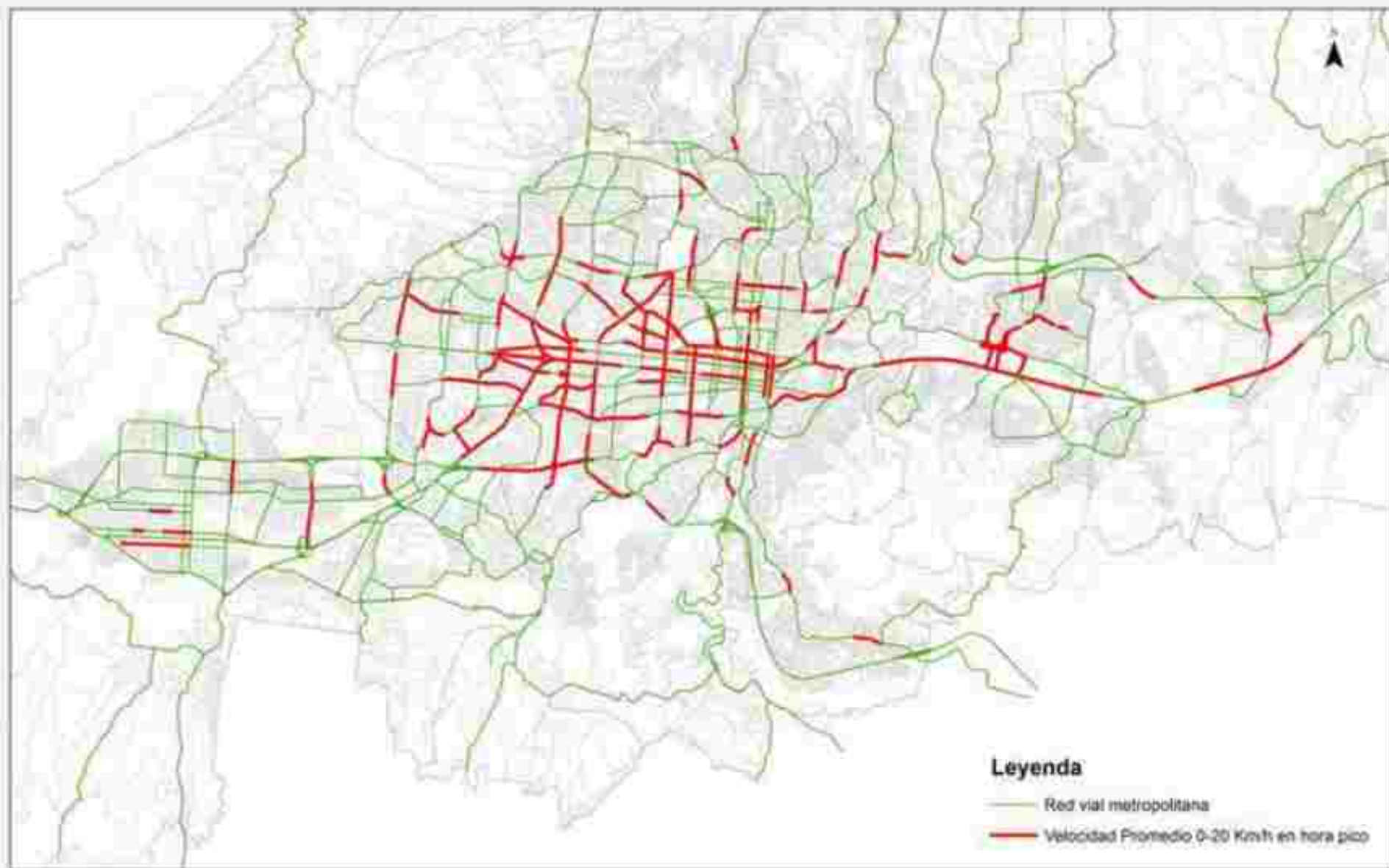
Hablando de movilidad activa/blanda, los números son preocupantes puesto que se registra un 0.7% de viajes puerta a puerta realizados a pie y un 0.1% en bicicleta, lo cual relata una enorme falta de infraestructura atractiva y segura.

| | Total de viajes | N | Masculino | N | Femenino | N |
|----------------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|
| A pie | 23,477 | 0.7% | 12,228 | 0.9% | 11,205 | 0.6% |
| Bicicleta | 2,328 | 0.1% | 2,308 | 0.2% | 0 | 0.0% |
| Bus | 2,232,865 | 66.5% | 709,393 | 54.2% | 1,525,892 | 75.2% |
| Motocicleta | 130,160 | 3.9% | 98,913 | 7.6% | 30,554 | 1.5% |
| Taxi | 18,826 | 0.5% | 2,789 | 0.2% | 14,092 | 0.7% |
| Uber o Indrive | 36,830 | 1.1% | 11,112 | 0.8% | 25,766 | 1.3% |
| Vehículo privado | 894,674 | 26.8% | 471,010 | 36.0% | 421,919 | 20.8% |
| Total general | 3,337,180 | 100.0% | 1,307,753 | 100.0% | 2,025,428 | 100.0% |



334 millones de viajes al día,

67% aproximadamente se hacen en transporte público (ocupando sólo un 7% del espacio vial, mientras que el 71% de ocupación del vehículo privado corresponde a un 27% de viajes realizados en este modo).



A medida que la opción preferencial sea el vehículo particular, los niveles de servicio de las vías principales en el centro del AMSS irán en decremento así como sus velocidades de circulación promedio. Es momento de intentar racionalizar el espacio vial ocupado para insertar otras opciones.

Nuestro reto



17 ODS
NDC NAU
PEI

Transición hacia una

Metrópolis inclusiva y sostenible

Desarrollo territorial y económico desigual



3 municipios concentran la mayor inversión del sector construcción (2018-2022)

No se cuenta con tributos sobre el valor del suelo-impuesto predial a favor de los municipios

Reducción del Fondo de desarrollo económico y social de los municipios del 10% al 6% (2021)

¿Cómo logramos...

...hacer efectivo el derecho a la ciudad?

...el desarrollo sostenible?

...soluciones integrales?

...hacer la metrópolis que nos merecemos?

**Definiendo una visión clara de
la ciudad que queremos**

Trabajando desde lo local







COHESIONADA



SOSTENIBLE



COMPETITIVA



RENOVADA



INCLUSIVA



CUIDADORA

Asumiendo la **innovación** desde nuestros instrumentos

Autonomía

Urbanismo inclusivo

LEGAL /NORMATIVO

Propuesta de actualización 2020

Elaboración 2020

PEI

Actualización 2020-2023

LDOT-AMSS

RLDOT-AMSS

ESQUEMA DIRECTOR

- Sistema de Compensaciones
- Hábitats Urbanos Sostenibles
- Normativa Geotécnica
- Instrumentos de planificación local, como Planes: parciales, maestros, especiales, GPU/OUI

- Urbanismo y Ord. territorial
- Innovación financiera
- Vulnerabilidad, adaptabilidad y resiliencia justa
- Patrimonialidad
- Transporte y movilidad

Proximidad

Actualización 2019-2023

POLÍTICAS METROPOLITANAS

Elaboración 2021-2023

PLAN GUIA

Revisión 2022

CARTERA DE INVESTIGACIONES

GESTIÓN DE CONOCIMIENTO

- Seguridad Urbana
- Espacio Público
- Movilidad
- Cohesión Social
- **DOTAS**
- **DET**

PLANIFICACIÓN principios y contenidos técnicos

- 4 maquetas

MANUALES Y GUIAS

SIM / OM

ESCUELA METRO

- Criterios de diseño urbano
- Guía RAPS
- Metodología/Revitalización de Espacios Públicos
- Catálogo arbóreo

Calidad de vida

Diversidad



DESARROLLO TERRITORIAL
AMBIENTALMENTE
SOSTENIBLE

COHESIÓN SOCIAL

Políticas Metropolitanas

ESPACIO PÚBLICO

MOVILIDAD
URBANA

DESARROLLO
ECONÓMICO
TERRITORIAL



Estrategias de intervención



Mixtura de
USOS

Densificación

Recuperación
espacio publico

Movilidad
Sostenible

Esquema director del AMSS

+ Sistema de compensaciones + FMI

El aporte requerido es administrado para la ejecución de obras de ciudad en los siguientes rubros:



Plan Guía de Ordenamiento Territorial

“ Propuesta institucional, donde se ha desarrollado 4 maquetas para el acompañamiento de la decisión pública y orientar la transición del AMSS



Mallas verdes y azules



Movilidad Sostenible



Centros históricos



Precariedad y Hábitat

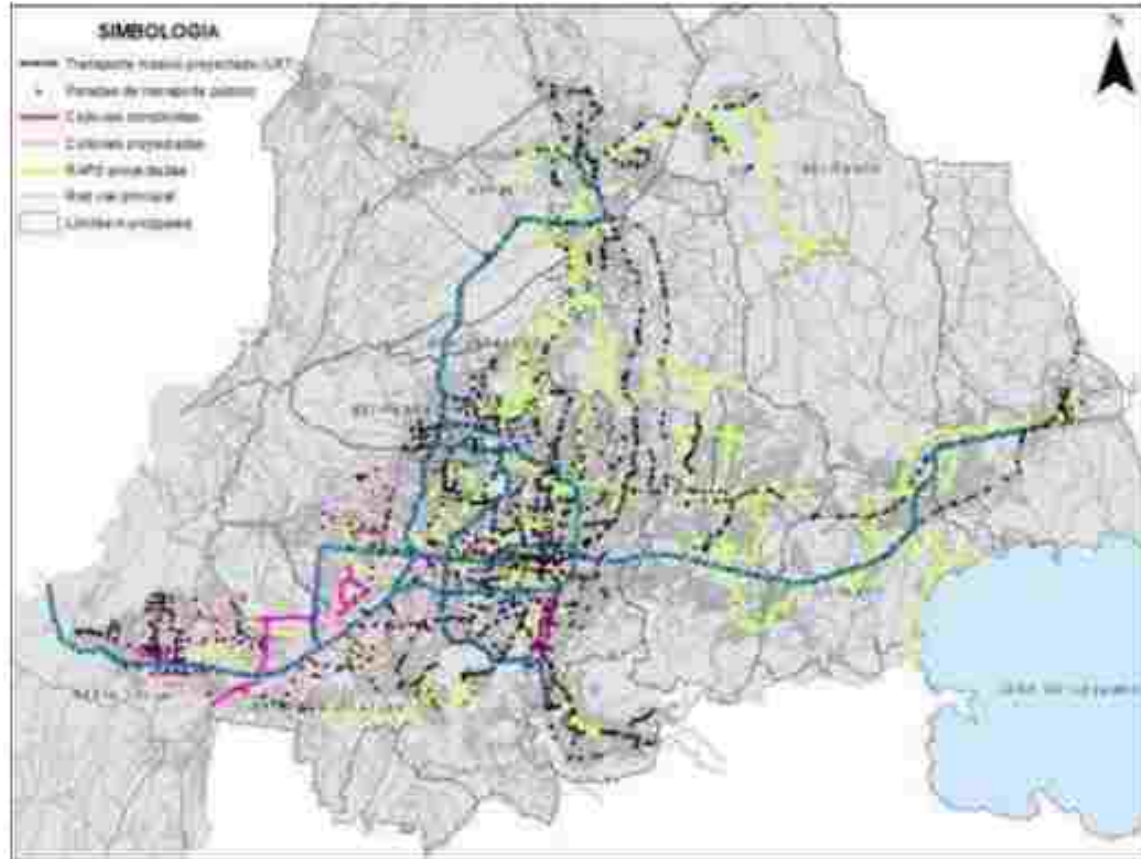
3 ESCENARIOS DE TRANSFORMACIÓN

De la movilidad orientada al vehículo privado a la movilidad sostenible

Movilidad Cotidiana
Alternativa

Centros caminables y
autosostenibles

Descarbonización de la
movilidad



Implementar el transporte público masivo tipo LRT integrado con las rutas tradicionales.



Promover la intermodalidad en el transporte, reforzando presupuestos para la concreción de redes de ciclovías, corredores verdes que se vinculen a dicha red masiva.



Crear corredores para andar a pie y ciclear, articulando redes de transporte y favoreciendo la sostenibilidad ambiental en desplazamientos cortos



Pacificación del tránsito en centros urbanos para mejorar de la calidad y confort de los mismos.



Creación de zonas 30 y control de circulación de rutas de carga ya establecidas, con mecanismos de distribución de última milla a base de vehículos no motorizados, transformando la logística metropolitana.

Algunas acciones que
suman a la **transformación**
de la movilidad en el AMSS



MOBILIARIO Y VEGETACIÓN

- Incorporación de árboles para la sombra
- Macetas con vegetación
- Plantas ornamentales
- Bancas



INTERVENCIONES

IMAGEN URBANA

- Creación de marca
- Pintura de murales identitarios
- Pintura de juegos



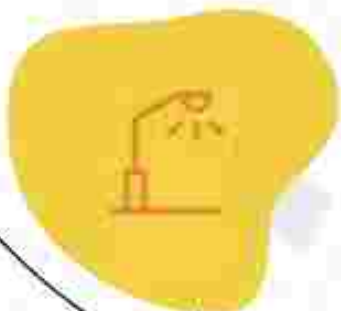
SEGURIDAD

- Eje preferencial
- Límite de velocidad 30km/h
- Señalética vertical y horizontal
- Parada de autobús autorizada



ILUMINACIÓN

- Iluminación de parque y placita
- Iluminación de zonas oscuras



ACCESIBILIDAD

- Ampliación de aceras
- Eliminación de obstáculos
- Pasos elevados y peatonales seguros



4

PROYECTOS

- RAPS Tonacatepeque
- RAPS Santa Clara
- Centro Histórico San Salvador
- Calle Peatonal Ilopango
- Calle Escolar Morazán

Redes Ambientales Peatonales Seguras

Corresponden a un conjunto articulado de recorridos destinados a la permanencia y/o el tránsito exclusivo de peatones, conectados de manera lógica e identificables por sus especiales condiciones de diseño y amueblamiento, diseñadas para promover la movilidad sostenible y garantizar la seguridad.



2

PROYECTOS

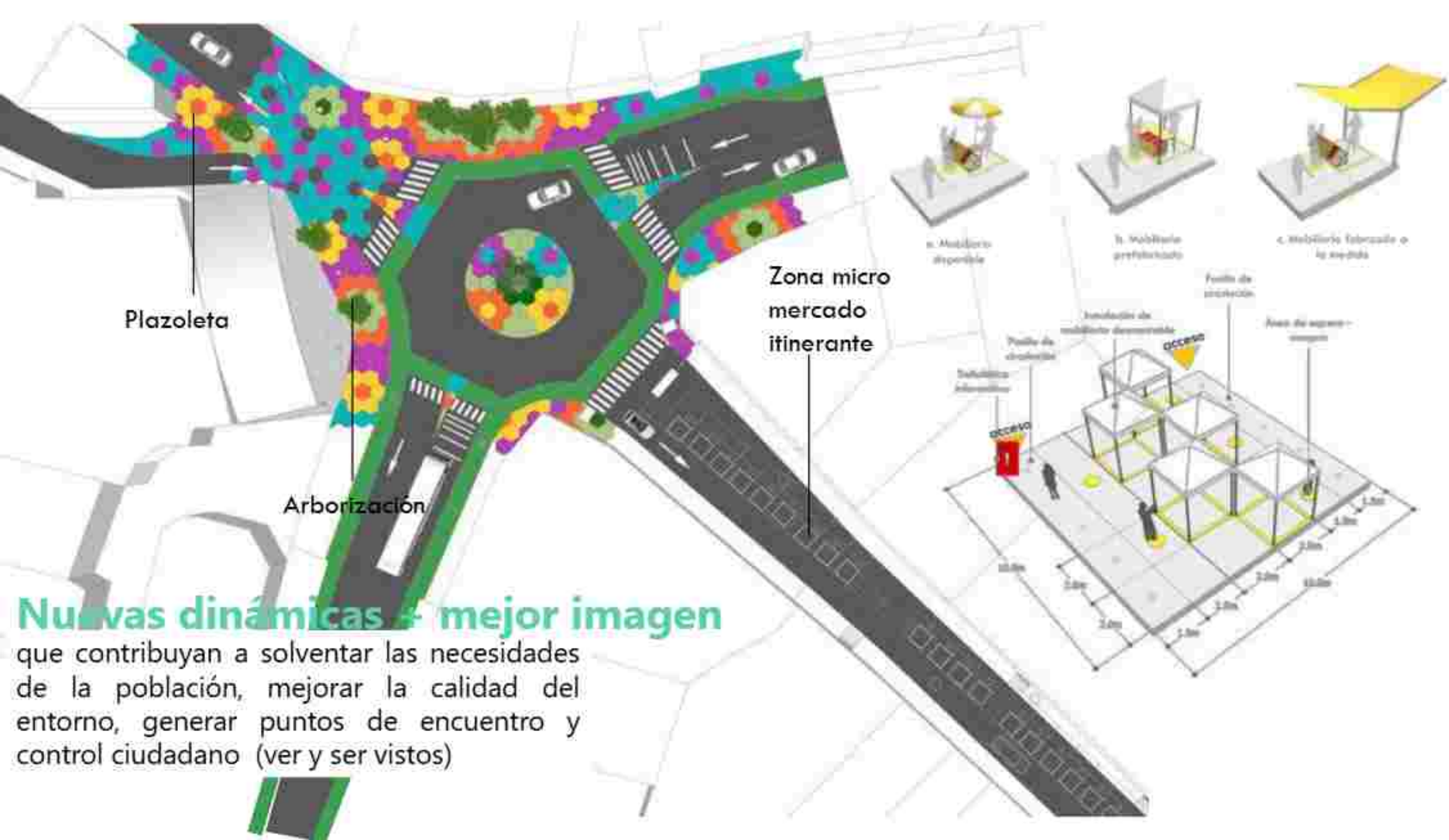
- CRUCE SEGURO CIUDAD DELGADO
- CICLOVÍA SANTA TECLA



Ciclovida

Es una propuesta de movilidad sostenible implementada a través de estrategias de urbanismo táctico que permiten habilitar un recorrido para la conexión entre sectores prioritarios en la ciudad, incidiendo en la salud, la economía, la cohesión social y la cultura.





Plazoleta

Arborización

Zona micro mercado itinerante

Nuevas dinámicas + mejor imagen

que contribuyan a solventar las necesidades de la población, mejorar la calidad del entorno, generar puntos de encuentro y control ciudadano (ver y ser vistos)

Promover la **MOVILIDAD SOSTENIBLE**
y **CONECTAR** con algo más amplio, de
escala metropolitana

RAPS + CICLOVIDA



IMPACTO

PEQUEÑAS Y GRANDES VICTORIAS

- MEJORA GENERAL DE LA MOVILIDAD PEATONAL
- MAYOR ACCESIBILIDAD ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD
- MÁS RESPETO Y MEJORA DE CONDUCTA DEL CONDUCTOR



IMPACTO PEQUEÑAS Y GRANDES VICTORIAS

- ORDENAMIENTO DE COMERCIO INFORMAL
- ORDENAMIENTO DE TRAFICO VEHICULAR
- INCENTIVO A COMERCIO LOCALES
- APERTURA PRIMER PARQUEO MUNICIPAL



3

PROYECTOS

- CONSTRUCCIÓN DE RAPS
- PARQUES DE BOLSILLO
- SEÑALIZACIÓN}
- CRUCES SEGUROS
- IDENTIDAD E IMAGEN URBANA



- AMPLIACIÓN DE ACERAS
- EQUIPAMIENTO DE PROXIMIDAD
- DINAMIZACIÓN DE CALLE PEATONAL

- PEATONALIZACIÓN DE CALLE – PARQUE LINEAL
- PASOS ELEVADOS
- CRUCES SEGUROS
- APLIACIÓN DE ACERAS

PROGRAMA BARRIOS CAMINABLES Y AUTOSOSTENIBLES

"Hacia un AMSS de proximidad"

OBJETIVO: Fortalecer la escala barrial avanzar hacia un **modelo de vida urbana de multi centralidades**, identificar áreas estratégicas de intervención en el área metropolitana, donde se **fomente el urbanismo de proximidad** para acercar servicios esenciales y equipamientos a la población, **promover la movilidad blanda, revalorizar el espacio público y la naturaleza, el consumo responsable** y los **saberes locales**, construyendo así ciudades a **escala humana.** - COAMSS/OPAMSS 2021

▪ **Calle El Calvario, Cuscatancingo - ANTES**

Obstáculos

Vehículos estacionados

Falta de Acera



▪ **Calle El Calvario, Cuscatancingo - AHORA**

Ampliación de
acera

Pintura de
fachadas

Pasos peatonales
con rampa

Bolardos de
seguridad

Acera continua





• Parque lineal, Mejicanos - ANTES



Parque lineal, Mejiicanos - AHORA

■ **Centro Histórico, Ayutuxtepeque - ANTES**



Centro Histórico, Ayutuxtepeque – AHORA



LECCIONES APRENDIDAS



+ COODIRNACIÓN
INSTERINSTIUCONAL

Arrancar con una reunión o mesa de coordinación para identificar todas las instituciones y áreas competentes

GRACIAS



COAMSS
OPAMSS

