

Introduction to CCAP-FINDETER kick-off workshop on national TOD policy in Colombia

Steve Winkelman | April 10, 2019

This is the most important part of the NAMA:

- Whether it leaves a legacy to scale-up and replicate TOD across Colombian cities
- Remember, the goal of the NAMA isn't modest – it's to transform urban development in Colombia to a TOD model that reduces GHG emissions.
- The original vision of the NAMA was modeled after Colombia's important national policy on urban transportation, which was based on the success of the TransMilenio in Bogota and a major commitment by the national government to improve public transport across Colombia.
- Unfortunately, our TOD pilots cannot transform neighborhoods as quickly as a BRT line can be built (but maybe faster than building a metro line...), but they can provide valuable lessons on national policy needs to advance local TOD efforts.
- As you know, TOD is a complicated “[technology](#)” that incorporates transport, urban planning, housing, real estate development and multiple layers of government. As such it will require integrated policies at the national and local levels.
- As we start down the path toward TOD scale-up it is essential to understand the key barriers, stakeholder concerns and market conditions that must be addressed to enable TOD to flourish.
- The needs are many: harmonization of policies across multiple ministries; municipal capacity for planning, negotiating with the private sector and implementation; finance for public transport and non-motorized infrastructure, affordable housing etc.

Esta es la parte más importante de la NAMA:

- Se deja un legado para implementar y replicar proyectos DOTS en ciudades colombianas.
- Es importante recordar que el objetivo de la NAMA no es modesto – es transformar el desarrollo urbano en Colombia a través de un modelo TOD que reduzca las emisiones de gases de invernadero.
- La visión original de la NAMA se inspiró en la importancia de la política nacional de transporte urbano de Colombia, que se basó en el éxito del TransMilenio en Bogotá y en un importante compromiso del gobierno nacional para mejorar el transporte público en toda Colombia.
- Desafortunadamente, nuestros pilotos DOTS no pueden transformar vecindarios tan rápido como se puede construir una línea BRT (pero tal vez más rápido que construir una línea de metro...), pero pueden proporcionar lecciones valiosas sobre las necesidades de políticas nacionales para avanzar en los esfuerzos locales de DOTS.
- Como saben, DOTS es una “[tecnología](#)” complicada que incorpora transporte, planificación urbana, vivienda, desarrollo inmobiliario y múltiples niveles de gobierno. Como tal, requerirá políticas integradas a nivel nacional y local.
- A medida que iniciamos el camino hacia la implementación y replicación de proyectos DOTS, es imperativo identificar las barreras, las inquietudes de las partes interesadas y las condiciones del mercado que deben afrontarse para la exitosa adopción del modelo DOTS.
- Las necesidades son muchas: Armonizar políticas en varios ministerios; aumentar las capacidades técnicas de los municipios para la planificación, implementación y la negociación con el sector privado; financiamiento para el transporte público e infraestructura no motorizada, viviendas asequibles, etc.

- To arrive at transformation we'll need a variety of policy tools and an effective road map and action plan that responds to existing needs, fills gaps and pushes the envelope.
- A key indicator, over time, is the share of public and private investment in TOD neighborhoods with frequent, high quality rapid transit, strong pedestrian orientation and a robust mix of land uses – housing, stores, offices, parks, public services, etc.
- We need to Ask the Climate Question of public and private spending on buildings and infrastructure – is it advancing TOD and decreasing GHGs or is it supporting automobile-oriented development and increasing GHGs?
- I encourage you to think big. When we think of vehicle electrification we can easily visualize a full fleet of electric vehicles powered by clean energy. If we don't pursue a parallel bold vision for TOD and active transportation we'll be stuck in "[Clean Congestion](#)".
- In setting milestones we'll need to balance what's practical in the short term with what change is essential in the medium-term and figure out effective ways to connect those dots.
- For each barrier we encounter – real estate developers won't like it, there are too many other funding priorities, it will take too long – let's consider them as critical opportunities for policy development, due to the high opportunity costs of business-as-usual development for the climate, quality of life, social equity and the economy.
- I am confident that CIUDAT, the advisory committee and the Board can chart an effective course to TOD including a bold vision, catalytic short-term actions and a comprehensive policy framework to make TOD business-as-usual in Colombia.
- Para llegar a esta transformación, necesitaremos una variedad de herramientas de políticas, una hoja de ruta y un plan de acción efectivo, que respondan a las necesidades existentes, llenen los vacíos y empujen el desarrollo.
- Un indicador clave, a lo largo del tiempo, es la participación de la inversión pública y privada en los vecindarios DOTS con transporte público rápido, frecuente y de alta calidad, una fuerte orientación peatonal y una combinación sólida de usos del suelo: viviendas, tiendas, oficinas, parques, equipamientos, etc.
- Necesitamos preguntar la Cuestión del Clima. Debemos cuestionarnos si el gasto público y privado en edificios e infraestructura: ¿está avanzando el modelo DOTS que reduzcan los GEI o está apoyando el desarrollo orientado al automóvil y aumentando los GEI?
- Les animo a que piensen en grande – *think big!* Cuando pensamos en la electrificación de vehículos, podemos visualizar fácilmente una flota completa de vehículos eléctricos que funcionan con energía limpia. Si no perseguimos una visión audaz paralela para DOTS y el transporte activo, nos quedaremos atrapados en la "Congestión limpia" [[Clean Congestion](#)]
- Al establecer hitos, tendremos que equilibrar lo que es práctico a corto plazo con el cambio que es esencial en el mediano y largo plazo y encontrar formas efectivas de conectar esos puntos. [¡Conecte los DOTS!]
- Cada obstáculo -- a los desarrolladores inmobiliarios no les va a gustar, hay demasiadas otras prioridades de financiamiento, tomará demasiado tiempo – debe ser considerado como una oportunidad crítica para el desarrollo de políticas, debido a los altos costos de oportunidad de un desarrollo tendencial (*business-as-usual*) para el clima, la calidad de vida, la equidad social y la economía.
- Estoy seguro de que CIUDAT, el comité asesor y el comité directivo podrán trazar un curso efectivo para amplia adopción del modelo DOTS que incluya una visión audaz, acciones catalíticas a corto plazo y un marco de política integral para hacer que se apropie en Colombia el concepto de DOTS como el nuevo *business-as-usual*.

¡ Gracias y Vamos!