

DECRETO 137 DE 2015

(Abril 14)

"Por el cual se restringe la circulación de vehículos automotores el día 22 de abril de 2015, día Internacional de la Madre Tierra y se dictan otras disposiciones"

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por los numerales 1° y 3° del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993 y en los artículos 3, 6 y 119 de la Ley 769 de 2002 y,

CONSIDERANDO:

Que la Asamblea General de las Naciones Unidas declaró el 22 de abril como Día Internacional de la Tierra, para destacar el compromiso que tiene la humanidad frente a la conservación de un medio ambiente saludable y la necesidad de crear una conciencia común para mitigar los problemas que lo afectan, en especial el cambio climático, la movilidad sostenible y la contaminación.

Que el secretario de la ONU en el 2014 se pronunció en ocasión al Día de la Madre Tierra, haciendo una reflexión sobre nuestra relación con el planeta que nos sustenta: *"...A medida que crece nuestra población, debemos reconocer que*

nuestro consumo de los recursos del planeta es insostenible. Es necesaria una transformación mundial de actitudes y prácticas... La quema de combustibles fósiles es el principal factor del cambio climático, que constituye una creciente amenaza a la prosperidad y la estabilidad en todas las regiones. Este es el motivo por el cual los dirigentes mundiales se han comprometido a alcanzar un acuerdo jurídico sobre el clima mundial en 2015....”

Que mediante Acuerdo [489](#) de 2012, se adoptó el Plan de Desarrollo del Distrito Capital 2012 -2016, y el segundo eje estratégico contenido en el artículo 3 establece un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua

Que el Plan de Desarrollo del Distrito Capital 2012 -2016, adoptado mediante Acuerdo 489 de 2012, mantiene la filosofía de propender por una movilidad sostenible, al disponer en su artículo [28](#) que el Programa de Movilidad Humana "dará prioridad en el siguiente orden: a las y los peatones, las y los ciclistas, al transporte masivo sobre el vehículo particular (...)" y de igual forma dispone que se promoverán "medios más sostenibles como caminar o desplazarse en bicicleta".

Que el Acuerdo 257 de 2006, estableció en el artículo [103](#) entre otras, las siguientes funciones de la Secretaría Distrital de Ambiente: "a.) Formular participativamente la política ambiental del Distrito Capital; c.) Ejercer la autoridad ambiental en el Distrito Capital, en cumplimiento de las funciones asignadas por el ordenamiento jurídico vigente, a las autoridades competentes en la materia; e.) Formular y orientar las políticas, planes y programas tendientes a la investigación, conservación, mejoramiento, promoción, valoración y uso sostenible de los recursos; m.) Definir los lineamientos ambientales que regirán las acciones de la administración pública distrital; j.) Formular, ejecutar y supervisar, en coordinación con las entidades competentes, la implementación de la política de educación ambiental distrital de conformidad con la normativa y políticas nacionales en la materia; o.) Diseñar y coordinar las estrategias de mejoramiento de la calidad del aire y la prevención y corrección de la contaminación auditiva, visual y electro magnética, así como establecer la redes de monitoreo respectivos; r.) Promover y desarrollar programas educativos, recreativos e investigativos en materia ecológica, botánica, de fauna, medio ambiente y conservación de los recursos naturales"; u.) Trazar los lineamientos para la formulación, ejecución de planes, programas y proyectos tendientes a garantizar la sostenibilidad ambiental del Distrito Capital y de la región".

Que el Acuerdo 257 de 2006, estableció en su artículo [108](#) entre otras, las siguientes funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, "a.) Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte; b.) Fungir como autoridad de tránsito y transporte; c.) Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital; d.) Diseñar y establecer planes y programas de movilidad en el corto, mediano y largo plazo dentro del marco del Plan de Ordenamiento Territorial; e.) Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.

Que la preocupación por los problemas ambientales que afectan a las ciudades ha sido concebido en Bogotá desde el mismo Plan Maestro de Movilidad, Decreto 319 de 2006, el cual en su artículo [8](#) establece como uno de los objetivos de dicho Plan: "4. Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta)."

Que así mismo, el artículo [26](#) del citado Decreto que reglamenta el Plan Maestro de Movilidad, establece como una obligación de la administración el *promover (sic)* "el transporte no motorizado de peatones y ciclo usuarios para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar".

Que dentro de las estrategias planteadas en el Documento Técnico "Transporte Público", soporte del Plan Maestro de Movilidad, está la de planear la infraestructura vial de la ciudad con una mirada que privilegie el uso del sistema vial para la circulación de las bicicletas, peatones y transporte público: "La gestión de la movilidad urbana debe ser entendida como una acción coordinada entre las políticas de desarrollo urbano, transporte, tránsito e infraestructura vial, basada en los principios relacionados al interés público y para atender la mayor parte de la población, que en Bogotá está formada por usuarios del transporte público. De esta manera, el uso del sistema vial deberá conceder la prioridad de circulación al transporte público, especialmente a los autobuses, y también a la circulación de los peatones y así mismo a otras modalidades, como las bicicletas".

Que en igual sentido, el documento técnico ejecutivo del Plan Señala: "el desarrollo sostenible hace más énfasis en la sostenibilidad económica y financiera

y en el aumento de la calidad de vida y menos en el consumismo. En este sentido, si los modos de transporte se clasificaran en motorizados (automóvil particular, transporte público colectivo e individual, transporte masivo, etc.) y no motorizados (peatones, bicicletas, etc.), la movilidad y el desarrollo sostenible harían más énfasis en los no motorizados en la medida en que no consumen combustible y por tanto no emiten contaminantes. "

Que la Política Distrital de Salud Ambiental 2011-2023, adoptada por decreto [596](#) de 2011, en su línea de Hábitat, Espacio Público y Movilidad tiene como objetivo específico *"Promover la movilidad segura, activa y accesible como prioridad en el sistema de movilidad urbano regional, a través de la articulación de acciones que redunden en un modo de vida activo como factor protector de la salud, disminuyan la mortalidad y morbilidad asociada a problemas de movilidad, y propicien la autonomía en los desplazamientos de personas con discapacidad"*, planteando como uno de sus ejes temáticos la *formación, divulgación e información para la movilidad segura, accesible y activa*, que pretende fortalecer la educación y pedagogía vial, con acciones como el desarrollo de programas de sensibilización a la comunidad orientados a la promoción del uso del transporte público, y el fomento de la actividad física a través de modos no motorizados de transporte, utilizando las redes peatonales y las redes de ciclorutas como parte de la movilidad activa. ¹

Que el Día Internacional de la Tierra es una oportunidad para rendir homenaje a nuestro planeta, reconocerlo como nuestro hogar y crear una conciencia común frente a los problemas que lo afectan, en especial la contaminación, la superpoblación, el cambio climático, la movilidad sostenible.

Que existen una serie de retos medioambientales propios de nuestro tiempo, como los asociados a la movilidad, que obligan a adoptar políticas públicas progresistas y construir una ciudadanía informada y comprometida con la conservación del planeta. El número de vehículos privados como automóviles y motocicletas cada vez es mayor, la tasa de crecimiento anual de los vehículos particulares es del 11% en promedio por año y el (sic) las motocicletas es del 32% en promedio anual, pasando de 17.516 motos en el 2002 a 424,588 motocicletas en el 2014.

Que conforme a la última encuesta de movilidad en la ciudad, el transporte privado como el automóvil y la motocicleta contribuye a movilizar el 25% de los viajes cotidianos en la ciudad empleando para ello el 94% del parque automotor,

mientras que el transporte público moviliza el 60% de los viajes cotidianos de la ciudad con el 6% del parque automotor.

Que de continuar con los patrones actuales de movilidad que han asumido los bogotanos, para mantener las condiciones presentes de movilidad en la ciudad se requerirá 6.7 veces el espacio existente, es decir casi 7 ciudades más en menos de 25 años para albergar alrededor de 14.61 millones de motocicletas y 5.6 millones de automóviles² que se han proyectado tener en Bogotá en los próximos 25 años, lo que resultaría económicamente imposible.

Que la dinámica de la movilidad en la ciudad ha contribuido a la reducción de los niveles de actividad física de la población, asociada al sedentarismo, la cual se constituye en factor de riesgo para el aumento de condiciones crónicas (cardiovascular, diabetes y obesidad). Las condiciones crónicas son consideradas las primeras causas de muerte en el mundo, las cuales podría reducirse de manera significativa combatiendo los factores de exposición como el sedentarismo. De acuerdo a datos preliminares en el año 2014 en Bogotá se presentaron 1.348 muertes evitables por condiciones crónicas en población menor a 70 años, siendo las primeras causas la Hipertensión Arterial, Diabetes, Enfermedades Respiratorias Crónicas y el Cáncer. Como estrategia preventiva la Secretaria Distrital de Salud ha implementado, en el marco del Programa Territorios Saludables, la Valoración de Condiciones Crónicas a través de pruebas de tamizaje; en el 2014 se valoró un total de 93.945 personas, evidenciando que el 10% de la población presentó cifras tensionales altas, con un 42% de riesgo cardiovascular y un 6% riesgo de Diabetes. Frente a los riesgos de exposición asociado al sedentarismo y la obesidad se evidenció que el 48% (45.093) presentan riesgo de obesidad, el 40% (37.578) no realiza actividad física regular. Las personas con poca actividad física corren un riesgo mayor frente a los demás, entre un 20% y un 30% de morir por cualquier causa. La actividad física regular reduce el riesgo de padecer depresión, enfermedades cardiovasculares, hipertensión y diabetes.

Que la administración distrital, comprometida con la sostenibilidad del planeta y de la salud y calidad de vida de la población, desea vincularse a la iniciativa de la Organización de las Naciones Unidas, facilitando las condiciones para una participación activa de los ciudadanos, restringiendo el uso de los vehículos automotores.

Que la administración distrital se ha caracterizado por apoyar iniciativas orientadas a favorecer la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, como es el caso de la restricción vehicular efectuada el día 22 de Septiembre de 2003, adoptada mediante Decreto [297](#) de 2003, con ocasión de la "*Campaña Internacional del día del no carro*" la cual tenía como objetivo principal facilitar el debate sobre el impacto del uso de los vehículos particulares en la movilidad de las ciudades. Este tipo de iniciativas mejora la calidad del aire, promueve prácticas de actividad física que inciden en la condición de salud física y mental de la población

Que de acuerdo con la medida de restricción de circulación de vehículos motorizados y motocicletas "Día sin Carro" – DSC realizado el día 5 de Febrero de 2015 en virtud del Decreto [038](#) de 2015, la Secretaria Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de Salud y la Secretaria Distrital de Ambiente, con base en el monitoreo de la jornada, procesaron los resultados, concluyendo que jornadas como la establecida por el Decreto 038 promocionan la movilidad sostenible y conducen al (sic) cambios positivos para la ciudad de Bogotá lo cual repercute en el resto de las ciudades de Colombia. Los resultados arrojados son los siguientes:

En materia de Movilidad:

** La hora pico de un día normal está entre las 07:15 y las 08:15 horas, mientras que durante la jornada del día sin carro - DSC se observa entre las 06:45 y las 07:45 horas, situación que refleja una tendencia preventiva por parte de los ciudadanos para adelantar sus horarios de entrada y salida a lugares de trabajo y estudio principalmente.*

** El flujo de peatones incrementó en un 19,2% respecto a la condición de un día normal, lo que refleja un cambio comportamental positivo al igual que los volúmenes de bicicletas que para esta jornada fueron de 1'400.000 durante las horas pico de la mañana y de la tarde, presentando un incremento del 175% en el uso de la red de bicicletas y al mismo tiempo evidenciando una aceptación positiva por parte de los ciclistas y usuarios de otros modos no motorizados (patines, monopatines, patinetas y otros) frente al uso de ciclocarriles y ciclorutas.*

** EL día sin Carro - DSC no afectó la dinámica normal de la ciudad, dado que los sondeos de percepción de más de 1.400 usuarios revelaron que el 52,6% de los*

viajes realizados tenían por motivo el trabajo, el 13, 7% el estudio y el 11,9% el hogar.

** En relación con el uso del componente zonal del Sistema Integrado de Transporte Público 1'264.988 personas lo usaron durante la jornada del DSC, en comparación con los usuarios cotidianos que registra el sistema y que corresponde a 1'025.163 personas. Esto revela un incremento de usuarios del 23.4% para la jornada que generó una respuesta comportamental positiva en los ciudadanos, dado que una semana después de la jornada del DSC, el número de usuarios Incrementó en 9.5% respecto a las semanas anteriores al DSC, es decir que se registraron 1'183. 398 de personas en el Sistema Integrado de Transporte Público.*

** En este día, 1,970.536 personas utilizaron los buses del sistema troncal Transmilenio, lo que significa un 4% más de usuarios en comparación con un día normal o típico.*

** Para el caso específico de la percepción de los usuarios frente, a la medida del día sin carro se encontró que el 88.3% de los ciudadanos está de acuerdo con la medida y el 80.4% estaría de acuerdo en realizar esta jornada más de una vez al año. En cuanto al cambio de actividades normales o rutinarias por la realización del día sin carro, el 80% de los usuarios destacó que no dejó de hacer sus actividades cotidianas normales por ser el DSC.*

En materia Ambiental:

Con respecto a la calidad del aire, se logró evaluar la evolución en el desempeño ambiental del transporte público colectivo de pasajeros (el de circulación mayoritaria en esta jornada), para el cual se evidenció su evolución y renovación operativa y tecnológica: la implementación del SITP ha promovido el proceso de desintegración física o "chatarización" de vehículos de mayor antigüedad dentro de este servicio, dando paso a la reducción en el tamaño de la flota mediante el uso óptimo de la misma y al ingreso de mejores tecnologías y estándares de emisión; adicionalmente en esta jornada se tuvieron mejores condiciones de tráfico; a esta (sic) conjunto de particularidades se atribuyen resultados concretos como:

** Disminución cercana al 12% en la concentración media diaria de PM10 para el consolidado de ciudad, respecto a un día análogo (día con similares características meteorológicas y de dinámica de ciudad) y del 34% en comparación con el promedio de los días hábiles del mes de febrero de 2014.*

** Disminución cercana al 22% en la concentración media diaria de PM2.5 para el consolidado de ciudad, respecto a un día análogo y del 43% en comparación con el promedio de los días hábiles del mes de febrero de 2014.*

En lo que respecta a ruido, debe resaltarse que el comportamiento del ruido ambiente responde de manera logarítmica a la emisión de ruido por lo tanto, la reducción de un solo decibel requiere de una reducción considerable del ruido generado. En este sentido y realizando la comparación entre medición de línea base (jueves 29 de enero de 2015) y medición Jornada del Día Sin Carro DSC (jueves 5 de febrero de 2015), se destacan los siguientes resultados:

** En horas pico los niveles de presión sonora registrados, en vías monitoreadas presentaron una disminución entre el 41% y 16%, correspondientes a los corredores viales de Avenida Circunvalar, Avenida Carrera 19 y Avenida Carrera 80, en los que se redujo la exposición a ruido.*

** En horas valle los niveles de presión sonora registrados, en vías monitoreadas presentaron una disminución entre el 57% y 21%, correspondientes a los corredores viales de Avenida Circunvalar, Avenida Carrera 19, Avenida Carrera 80 y Autopista Sur, en los que se redujo la exposición a ruido.*

En materia de Salud:

** Según la Secretaria Distrital de Salud, en el año 2015, en la semana posterior a la jornada del día sin carro, se evidenció una tendencia a la baja en el comportamiento de los casos de Enfermedad Respiratoria Aguda - ERA, con relación al de una semana normal; este análisis se realiza teniendo en cuenta que*

ante una exposición a contaminación del aire los síntomas se manifiestan entre 3 y 7 días después. De manera similar, se puede observar que el número de casos de enfermedad respiratoria en niños menores de 5 años es menor en la semana del día sin carro en relación a la semana tipo; lo anterior demuestra una correlación mas no una asociación causal entre el proceso de exposición a contaminación del aire y la presencia de enfermedad respiratoria en la ciudad, por lo cual se hace necesario desarrollar estudios complementarios; no obstante lo anterior resulta positivo con base en la literatura existente y en las evidencias preliminares en Bogotá implementar medidas que contribuyan efectivamente a disminuir la contaminación del aire.

** Las emisiones de Gases Efecto Invernadero -GEI-, aunque se trata de un fenómeno de efecto global, son un aspecto ambiental relevante, y según la estimación de inventarios de emisiones para fuentes vehiculares en Bogotá, son los vehículos particulares, automóviles, camperos y camionetas, los responsables de cerca del 65% de las emisiones de dióxido de carbono CO2 (principal GEI y precursor de calentamiento global y cambio climático), entre tanto el transporte colectivo de pasajero, : transporte tradicional, SITP y Transmilenio, en conjunto, solo aportan cerca del 8% de las emisiones de este gas. En este sentido, desincentivar el uso de vehículo particular mediante la restricción de circulación, se constituye en una medida de mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero GEI.*

Que el artículo [3°](#) de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo [2°](#) de la Ley 1383 de 2010, señala que son autoridades de tránsito los Alcaldes y los organismos de tránsito de carácter distrital.

Que el inciso [2°](#) del párrafo 3° del artículo 6° de la Ley 769 de 2002, establece como competencia de los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción, expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas.

Que el artículo [119](#) ibídem consagra que “*sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos*”.

Que en mérito de lo expuesto,

DECRETA

Artículo 1°.- Objeto. Restringir la circulación de vehículos automotores en la ciudad de Bogotá, D.C., el día 22 de Abril de 2015, entre las 5a.m. y las 7:30 p.m.

Se exceptúan de la anterior prohibición los siguientes vehículos:

- a) Vehículos de transporte público.

- b) Vehículos y motocicletas conducidos por personas en condición de discapacidad o para su transporte.

- c) Vehículos y motocicletas de emergencia.

- d) Vehículos de servicios especiales de transporte de estudiantes debidamente autorizados.

- e) Vehículos de transporte que movilicen más de diez (10) pasajeros.

- f) Vehículos y motocicletas destinados a operativos de las empresas de servicios públicos domiciliarios.

- g) Vehículos y motocicletas destinados al control del tráfico y las grúas de la Unión Temporal Colombo Argentina (Segrup), concesionario de la SDM.

h) Caravana Presidencial.

i) Vehículos y motocicletas Militares, de Policía Nacional y de Organismos de Seguridad del Estado.

j) Vehículos y motocicletas asignados al Cuerpo Diplomático.

k) Vehículos con blindaje de nivel tres (3) o superior.

l) Vehículos y motocicletas escolta que estén al servicio de actividades inherentes a la protección de personas debidamente autorizados por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada o que hagan parte de esquemas de seguridad autorizados por los organismos del Estado, y sólo durante la prestación del servicio.

m) Carrozas fúnebres.

n) Motocicletas vinculadas a empresas que prestan el servicio de mensajería debidamente identificadas, o con logos y/o distintivos pintados o adheridos al vehículo y/o plena y (sic) identificación del conductor del vehículo.

o) Motocicletas vinculadas a establecimientos de comercio que ofrezcan el servicio de domicilio y sean utilizadas exclusivamente para dicha labor y cuenten con identificación, consistente en los logos y/o distintivos pintados o adheridos al vehículo y/o plena identificación del conductor del vehículo.

p) Vehículos y motocicletas destinadas al control de emisiones y vertimientos. Automotores y motocicletas utilizados por la Secretaría Distrital de Ambiente o por

el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o quien haga sus veces, para la revisión, atención y prevención de emisiones y vertimientos contaminantes, siempre y cuando cuenten con plena y pública identificación, consistente en los logos pintados o adheridos en el vehículo y/o plena y pública identificación del conductor del vehículo.

Artículo 2°.- Publicidad. La administración Distrital adelantará la divulgación del presente Decreto a través de diferentes medios de comunicación.

Artículo 3°.- Monitoreo. La Secretaría Distrital de Ambiente y la Secretaría Distrital de Movilidad, llevarán a cabo el monitoreo de los indicadores asociados a la jornada del 22 de abril de 2015.

Artículo 4°.- Vigencia y derogatorias. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación y tendrá vigencia únicamente para el día 22 de abril de 2015.

PUBLIQUESE (SIC) Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá D.C., a los 14 días del mes de abril del año 2015

GUSTAVO PETRO URREGO

Alcalde Mayor

MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO

Secretaria Distrital de Movilidad

MARÍA SUSANA MUHAMAD GONZÁLEZ

Secretaria Distrital de Ambiente

NOTAS DE PIE DE PÁGINA

¹: Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Política Distrital de Salud Ambiental 2011-2023 – Documento Técnico Línea de Habitat (sic), Espacio Público y Movilidad

²: Wessels G, Pardo C, Bocarejo J: Bogotá 21 – Hacia una Metrópoli de Clase mundial Orientada al Transporte Público, 2012. Pág. 64.