

DECRETO 409 DE 2014

(Septiembre 30)

**"POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA OPTIMIZACIÓN DE LA
INFRAESTRUCTURA VIAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE
PÚBLICO"**

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

**En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas en los
numerales 1° y 3°, del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, los artículos
1°, 19 y 20 de la Ley 105 de 1993, el artículo 8° de la Ley 336 de 1996, el
artículo 3° de la Ley 769 de 2002 y,**

CONSIDERANDO:

Que corresponde al Alcalde Mayor del Distrito Capital de Bogotá, como máxima autoridad competente en materia de tránsito y transporte, organizar la actividad transportadora en el ámbito de su jurisdicción.

Que el artículo 4° de la Ley 1682 de 2013 *"Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias "*, dispone que hacen parte de la infraestructura de transporte, entre otros:

"1. La red vial de transporte terrestre automotor con sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, instalaciones operativas como estaciones de pesaje, centros de control de operaciones, estaciones de peaje, áreas de servicio y atención, facilidades y su señalización, entre otras. "

"10. La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público y sistemas integrados de transporte público; el espacio público que lo conforman andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental, áreas de parqueo ocasional, así como ciclorrutas, paraderos, terminales, estaciones y plataformas tecnológicas. "

Que el artículo 2° de la Ley 769 de 2002 *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"* define el Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros como *"el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e **infraestructura vial** destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica"*.

Que el inciso segundo del párrafo 3° del artículo ibídem, señala que *"Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente Código. "*

Que el artículo 55 ídem, establece que *"Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito"*.

Que el artículo 60 de la norma anteriormente citada, establece que los vehículos deben transitar, obligatoriamente por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación.

Que el artículo 66 del referido Código, prevé que en ningún caso el conductor podrá detener su vehículo sobre un carril exclusivo, paralelo preferencial de alimentadores o compartidos con los peatonales, pertenecientes al STTMP.

Que el artículo 76 ibídem, dispone que está prohibido estacionar vehículos donde las autoridades de tránsito lo indiquen y expresamente en carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.

Que el Decreto Distrital 319 de 2006 que adoptó el Plan Maestro de Movilidad incluye en la definición de Sistema Integrado de Transporte Público, la infraestructura requerida para su accesibilidad, como integrante del Sistema, así: *"El sistema integrado de transporte público comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema. "*

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 tenga en cuenta las políticas de transporte, las cuales a su vez deben propender por privilegiar el uso de transporte público sobre el transporte individual: *"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".* (Subrayado fuera de texto)

Que entre los objetivos fijados en el documento técnico citado, se establecen los siguientes: "- Mejorar, acondicionar y ampliar la red vial primaria para dotar a la zona urbana de una red vial funcional eficiente y segura, con particular cuidado en los carriles para circulación del transporte público, sus bahías, señalamientos y equipamiento urbano más adecuado; - Optimizar el uso de las vías actuales mediante su clasificación y su reacondicionamiento para adecuarlas

a la integración de los sistemas de transporte de personas e incorporar este concepto en el diseño de las nuevas". Subrayado fuera de texto.

Que el Decreto Distrital 309 de 2009 adoptó el Sistema Integrado de Transporte Público para el Distrito Capital -SITP-, señalando en su artículo 2° que dicho Sistema es el eje estructurante del sistema de movilidad en Bogotá y que su desarrollo, expansión e implantación es prioritario para la ciudad.

Que la optimización de la infraestructura vial existente para mejorar el servicio de transporte público de la ciudad, tiene fundamento en las políticas trazadas por el Plan Maestro de Movilidad, en la estructuración del Sistema Integrado de Transporte y son necesarias para concretar una visión estratégica del transporte en una ciudad con nuevos paradigmas, donde es necesario fortalecer respuestas desde una mirada colectiva de la movilidad.

Que en mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1. OBJETO. Adoptar medidas para la optimización de la infraestructura vial del Sistema Integrado de Transporte Público par (Sic) Bogotá, D.C. -SITP-.

Artículo 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN. El presente acto administrativo rige en el Distrito Capital y regula la circulación de todos los vehículos que hagan uso de la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público.

Artículo 3. INFRAESTRUCTURA VIAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE. Los corredores por donde transitan los vehículos del Sistema Integrado de Transporte Público hacen parte de la infraestructura de transporte del Sistema.

Parágrafo. Todas las entidades distritales competentes para la intervención de dicha infraestructura, serán las responsables de su priorización, construcción y/o adecuado mantenimiento.

Artículo 4. CARRILES PREFERENCIALES. A lo largo de la infraestructura existente para la circulación de vehículos, podrán establecerse carriles preferenciales para la operación de vehículos del SITP.

Parágrafo 1. La Secretaría Distrital de Movilidad, con base en los estudios técnicos elaborados para el efecto, podrá establecer carriles preferenciales en la ciudad y definir las condiciones de su operación.

Parágrafo 2. El Instituto de Desarrollo Urbano adelantará las adecuaciones necesarias en la infraestructura de la ciudad, para garantizar la adecuada operación de los carriles preferenciales.

Artículo 5. CONDICIONES DE OPERACIÓN. Los carriles preferenciales tendrán las siguientes condiciones mínimas de operación:

1. Sólo podrán circular en los carriles preferenciales los vehículos del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad, los vehículos del transporte público colectivo durante la etapa de transición al SITP, los vehículos particulares que van a acceder a predios (incluyendo ascenso y descenso de personas), realizar giros derechos o utilizar las bocacalles en la vías transversales al corredor y los vehículos de transporte público individual y transporte escolar (siempre y cuando se encuentren prestando dicho servicio) que requieran realizar maniobras de ascenso y descenso de pasajeros. La incorporación para el uso del carril preferencial para acceder a predios, hacer giros y usar bocacalles, así como para el ascenso y descenso de pasajeros de transporte público individual y transporte escolar, deberá realizarse en la cuadra anterior o más próxima a la maniobra.

2. Ningún vehículo particular o de transporte público individual, podrá realizar paradas momentáneas o dejar o recoger pasajeros en los paraderos del SITP.

3. Se priorizará a través de dispositivos de señalización el carril derecho de cada una de las calzadas para el uso preferencial del Sistema Integrado de Transporte Público y la posibilidad de adelantamiento por el siguiente carril en zonas de paradero o ante una situación de contingencia.

4. La operación de los carriles .preferenciales estará definida en ambas calzadas del corredor, indicando el carril preferencial para el Sistema Integrado de Transporte Público.

5. La señalización podrá indicar el orden para el uso de los carriles de la calzada.

6. Los vehículos del SITP deberán operar de acuerdo con el protocolo establecido por TRANSMILENIO S.A. para el efecto.

Parágrafo 1. La autoridad de tránsito sancionará la inobservancia de los numerales 1 y 2 del presente artículo, con las infracciones C14 y C19 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, respectivamente, sin perjuicio de que pueda sancionar cualquier otra conducta que contravenga las normas de tránsito y que esté tipificada en la normatividad vigente.

Parágrafo 2. La Secretaría Distrital de Movilidad deberá monitorear todas las condiciones de operación de los carriles preferenciales y podrá modificarlas en caso de ser necesario.

Artículo 6. PEDAGOGÍA DE LA MEDIDA. A efectos de garantizar que quienes transiten por los corredores donde se implanten los carriles preferenciales conozcan y comprendan las medidas adoptadas a través del presente Decreto y, por lo tanto, le den un uso adecuado a estos corredores, la Secretaría Distrital de Movilidad realizará una campaña pedagógica cuya duración no será inferior a un (1) mes. Terminada la campaña pedagógica, y por un periodo de al menos 15 días, se impondrán comparendos pedagógicos. Finalizada esta etapa, se aplicarán las sanciones consagradas en la normatividad de tránsito vigente.

Artículo 7. Vigencia. El Presente Decreto rige a partir de su publicación en el Registro Distrital y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los 30 días del mes de septiembre del año 2014

GUSTAVO PETRO URREGO

Alcalde Mayor

MARIA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO

Secretaria Distrital de Movilidad