

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá D.C., a los once (11) días del mes de marzo de dos mil veintiuno (2021).

NADYA MILENA RANGEL RADA

Presidente

HEYBY POVEDA FERRO

Secretaria

DECRETO DE 2021

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

Decreto Número 073 (Marzo 16 de 2021)

“Por medio del cual se toman medidas para la regulación y control del tránsito en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en los numerales 1 y 3 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, en el inciso segundo del parágrafo 3 del artículo 6, inciso tercero del artículo 78 y el artículo 119 de la Ley 769 de 2002, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 1 de la Constitución Política de 1991 prevé que: *“Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.”*

Que de conformidad con el artículo 2 superior, las autoridades están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades.

Que el artículo 24 ídem establece que *“Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.”*

Que el artículo 2 de la Ley 105 de 1993, *“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Na-*

ción y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, consagra dentro de los principios fundamentales rectores del transporte, el de la intervención del Estado, en virtud del cual le corresponde la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, y el principio de la seguridad, que establece que una prioridad del Sistema y del Sector Transporte es la seguridad de las personas.

Que el artículo 3 de la Ley 336 de 1996 *“Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte”* establece que *“...en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo...”*

Que el artículo 5 ídem, señala que: *“El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo...”*

Que el artículo 1 de la Ley 769 de 2002 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.”*, modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010, prevé que *“(...) todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público...”*

Que el artículo 3 ídem, modificado por el artículo 2° de la Ley 1383 de 2010, señala que son autoridades de tránsito, entre otras, los Alcaldes y los organismos de tránsito de carácter distrital.

Que el parágrafo 3 del artículo 6 ibídem, dispone que los Alcaldes, dentro de su respectiva jurisdicción, deberán 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 74 ejusdem, establece que *“Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:*

En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.

En las zonas escolares.

Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.

Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.

En proximidad a una intersección.”

Que el artículo 78 de la ley 769 de 2002 señala que: “(...) Las autoridades de tránsito definirán las horas y zonas para el cargue o descargue de mercancías.”

Que el artículo 106 ídem, modificado por el artículo 1 de la Ley 1239 de 2008 señala: “... En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo...”.

Que el artículo 107 íbidem, modificado por el artículo 2 de la Ley 1239 de 2008, establece en su parágrafo lo siguiente:

“...PARÁGRAFO. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas de que trata el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía.”

Que el artículo 119 ejusdem 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 los literales a), b), e) e i) del artículo 108 del Acuerdo Distrital 257 de 2006 “Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones”, en concordancia con los numerales 1), 2), 5) y 9) del artículo 2 del Decreto Distrital 672 de 2018 “Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones”, establecen como funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, entre otras, las siguientes:

“1. Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transpor-

te 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.

2. Fungir como autoridad de tránsito y transporte. (...)

5. 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. (...)

9. Planear, coordinar y controlar la operación, entre otros mecanismos de seguridad vial, de la semaforización y señalización de los segmentos viales del Distrito Capital.”

Que debido a que el 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud declaró que el brote de Coronavirus COVID-19 es una pandemia, el Ministerio de Salud y Protección Social, mediante Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, declaró la emergencia sanitaria en todo el territorio nacional hasta el 30 de mayo de 2020, la cual fue prorrogada mediante la Resolución 844 de 2020 hasta el 31 de agosto de 2020, para posteriormente dar continuidad a la declaratoria mediante la Resolución 1462 de 2020 hasta el 30 de noviembre de 2020, razón por la que se expidió la Resolución 2230 del 27 de noviembre de 2020 que amplió la declaratoria hasta el 28 de febrero de 2021 y finalmente, la Resolución 222 de 2021 extendió la declaratoria de emergencia sanitaria hasta el 31 de mayo de 2021.

Que mediante el Decreto Distrital 087 del 16 de marzo de 2020 se declaró la situación de Calamidad Pública en Bogotá, D.C., por el término de seis (6) meses, situación que fue prorrogada mediante el Decreto Distrital 192 del 25 de agosto de 2020, por el término de seis (6) meses más contados a partir de la terminación del plazo inicialmente establecido.

Que debido a la declaratoria del estado de calamidad, la Administración Distrital contempló medidas transitorias procurando atender de forma eficaz las distintas situaciones presentadas por la propagación del Coronavirus Covid-19, y en esa medida se considera necesario, por un lado, mantener algunas medidas con carácter permanente, y por otro lado, algunas medidas transitorias teniendo en cuenta la declaratoria de la emergencia sanitaria decretada por el Gobierno Nacional y el avance del plan de vacunación en el Distrito Capital y en el país, pues si bien se dio inicio al plan de vacunación en la ciudad de Bogotá D.C., el mismo se encuentra en ejecución de la primera fase, etapa 1, lo que implica la vacunación progresiva del talento humano en salud cuya actividad

principal está involucrada con la atención de pacientes que tienen diagnóstico confirmado de COVID-19 y a las personas mayores de 80 años de edad. Lo anterior demanda que se sigan implementando medidas que permitan mitigar el riesgo de contagio.

CICLORRUTAS TEMPORALES.

Que el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 definió la Ciclorruta como: *“Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.”*

Que el artículo 2, literal b, de la Ley 1083 de 2006, *“Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”*, facultó a los alcaldes para adoptar planes de movilidad, y dentro de estas, medidas como:

“[...] En especial, se debe diseñar una red peatonal y de ciclorrutas que complemente el sistema de transporte, y articule las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad propuestas en el Plan de Ordenamiento Territorial. [...]”

Que el artículo 1 de la Ley 1811 de 2016 *“Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito.”*, establece como objeto de la misma: *“... incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana”*.

Que el Ministerio de Transporte adoptó mediante la Resolución 3258 de 2018, la Guía de Ciclo-infraestructura para ciudades Colombianas, como lineamiento técnico para la planeación y diseño de la infraestructura para ciclistas, documento que desarrolla los requisitos técnicos de seguridad, coherencia, atractividad, directividad y comodidad.

Que el artículo 173 del Decreto Distrital 190 de 2004 -Plan de Ordenamiento Territorial -POT- , establece que la formulación de las secciones viales responde, entre otros, al criterio de ordenamiento denominado prioridad, conforme al cual: *“Las secciones viales se formulan para garantizar la circulación peatonal, el transporte en bicicleta, y la fluidez del transporte público colectivo.”*

Que el numeral 4 del artículo 8 del Decreto Distrital 319 de 2006 *“Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan*

otras disposiciones” establece entre sus objetivos la priorización de los subsistemas de transporte sostenibles, como son el transporte público y el no motorizado. Para ello, la Administración Distrital en los últimos años ha desarrollado una serie de proyectos enfocados a mejorar las condiciones físicas, operativas y de seguridad vial para estos actores, como son la generación de sistemas de transporte basados en la bicicleta, el mejoramiento del espacio público, la pacificación del tránsito y la intermodalidad.

Que el artículo 26 ídem señala que: *“la Administración promoverá 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 el artículo 1 del Acuerdo Distrital 663 de 2017 *“Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el distrito capital”*, establece que: *“la Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, promoverá una estrategia institucional que fomente e incentive el uso de diferentes medios alternativos y sostenibles de transporte, con el fin de generar la racionalización del uso del vehículo particular, promover la protección al medio ambiente y contribuir a una movilidad socialmente responsable con la ciudad”*.

Que el artículo 5 del Decreto Distrital 126 del 10 de mayo de 2020 *“Por medio del cual se establecen medidas transitorias para el manejo del riesgo derivado de la pandemia por Coronavirus COVID-19 durante el estado de calamidad pública declarado en el distrito capital y se toman otras determinaciones”*, dispone la posibilidad para implementar nuevas intervenciones que amplíen la red de ciclorrutas de la ciudad, señalando lo siguiente: *“La Secretaría Distrital de Movilidad, en articulación con el Instituto de Desarrollo Urbano, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, la Secretaría Distrital de Planeación y las entidades correspondientes elaborarán e implementarán un plan de ampliación de la red de andenes, ciclorutas e intervenciones peatonales para permitir la movilización segura durante el estado de calamidad pública declarado en el Distrito Capital. Para este fin podrán destinar, o autorizar a terceros usar, tramos de la red vial, peatonal o de ciclorrutas de forma temporal o permanente para efectos de distanciamiento social, circulación o uso comercial”*.

Que durante el 2020 se implementaron 84 kilómetros de ciclorrutas temporales (denominadas Ciclovías Temporales) sustentados bajo el Informe Técnico Ciclovías Temporales por Covid-19 y en la Propuesta de expansión ciclovías temporales por covid - 19, li-

derado por la Secretaría Distrital de Movilidad, en articulación con Transmilenio S.A. y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte.

Que el artículo 1 del Acuerdo Distrital 804 de 2021, *“Por medio del cual se declara la bicicleta como medio de transporte prioritario en Bogotá D.C. Y se dictan otras disposiciones”* dispuso:

“Artículo 1. Objeto. *Declárase la bicicleta como modo de transporte prioritario en Bogotá, para la superación de la crisis producto del COVID-19 y el desarrollo de una ciudad sostenible en el largo plazo con los objetivos de: 1. Promover y facilitar el distanciamiento físico, como medida para enfrentar el COVID-19. 2. Prevenir la congestión del sistema de transporte público masivo. 3. Facilitar la movilización segura de los ciudadanos en escenarios de post cuarentena, o de reactivación económica sectorial. 4. Contribuir a la mejora de la calidad del aire de la ciudad. 5. Fomentar la actividad física.*

Para dar cumplimiento a lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad realizará de manera prioritaria y urgente los ejercicios de redistribución del espacio vial y otras acciones que considere necesarias, con el objetivo de proveer el ciclo de infraestructura que permita una circulación bajo condiciones de seguridad.

PARÁGRAFO. *Todo ejercicio de redistribución del espacio vial, que desarrolle la Secretaría Distrital de Movilidad, debe contar con los respectivos estudios y viabilidad técnica que lo sustenten.”* (Subrayado fuera de texto)

Que tal como se expuso en la exposición de motivos del citado Acuerdo Distrital *“(…) la Organización Mundial de la Salud en sus recomendaciones sobre Cómo moverse durante la pandemia del COVID-19, ha señalado que mientras las ciudades de todo el mundo deben introducir una amplia gama de medidas para evitar contactos físicos para prevenir y ralentizar la pandemia de COVID-19, muchas personas tienen necesidad moverse por las ciudades para llegar a sus lugares de trabajo cuando sea posible, satisfacer sus necesidades diarias esenciales o proporcionar, asistencia a personas vulnerables. Por lo que esta Organización indica que siempre que sea posible, se debe considerar andar en bicicleta o caminar. Esto proporciona distanciamiento físico necesario para prevenir los contagios, mientras ayuda a las poblaciones a alcanzar el mínimo de actividad física diaria requerida, que puede ser más difícil debido al aumento teletra-*

bajo y acceso limitado al deporte y otras actividades recreativas (OMS, 2020).”

Que, en consecuencia, la Secretaría Distrital de Movilidad debe aunar esfuerzos para continuar fomentando el uso de la bicicleta a través de medidas que permitan ofrecer a los ciclistas mejores condiciones de directividad, conectividad y seguridad por lo menos durante dure el estado de emergencia sanitaria.

Que teniendo en cuenta que Bogotá cuenta con el CONPES D.C. 15 de 2021 *“Política pública de la bicicleta 2021-2039”*, el cual busca mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta, se hace necesario continuar con la implementación de las ciclorrutas temporales para efectos de distanciamiento social y circulación, una vez superado el estado de calamidad pública decretado en el Distrito Capital con ocasión de la pandemia por Coronavirus COVID-19.

PERMISOS TEMPORALES DE MICROMOVILIDAD.

Que a raíz de la declaración de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19, es necesario contar con herramientas adicionales a corto y mediano plazo que incentiven y faciliten la micromovilidad. Por lo tanto, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud - OMS, deben tomarse medidas para maximizar el distanciamiento físico con el fin de minimizar no sólo la propagación del virus durante el periodo de emergencia sanitaria, sino también el riesgo a mediano plazo de nuevos brotes en entornos de alta vulnerabilidad por aglomeraciones.

Que en virtud del artículo 278 del Decreto Distrital 190 de 2004 – Plan de Ordenamiento Territorial, que la Administración Distrital inició la reglamentación del aprovechamiento del espacio público a través de Decreto Distrital 552 de 2018 *“Por medio del cual se establece el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá y se dictan otras disposiciones”*.

Que el artículo 5 del Decreto Distrital 552 de 2018 señala que: *“Las actividades de aprovechamiento económico del espacio público están condicionadas en el tiempo, no tienen vocación de permanencia, ni generan derechos adquiridos (...)”*

Que desde el año 2019 la Administración Distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, estableció los lineamientos para realizar la actividad de alquiler de patinetas en el espacio público en el marco del aprovechamiento del espacio público establecido en el Decreto Distrital 552 de 2018, otorgando los permisos respectivos. Así mismo, estableció lineamientos para otorgar permisos temporales de micro-

movilidad en el marco de lo establecido en el Decreto Distrital 121 de 2020, adicionado por el Decreto Distrital 128 de 2020.

Que en medio de la calamidad pública decretada por la Administración Distrital mediante los Decretos Distritales 087 y 192 de 2020 se expidieron permisos temporales de micromovilidad con condiciones mucho más flexibles a las establecidas en 2019 con el objetivo de incentivar el uso de este tipo de alternativas de movilización en la ciudad.

Que la utilización de este modo no solo es consecuente con la política pública nacional y distrital en materia de distanciamiento social y disminución de la presión sobre el sistema de transporte, sino que constituye uno de los modos más seguros de movilización de personas desde el punto de vista de salud pública.

Que desde la Administración Distrital se considera de gran importancia poder ofrecer a la ciudadanía la mayor cantidad de alternativas para movilizarse durante el estado de emergencia sanitaria decretada por el Gobierno Nacional, destinando vehículos a prestar servicios de micromovilidad que ofrecen múltiples ventajas para circular de forma segura en la ciudad.

RESTRICCIÓN DE VEHÍCULOS SERVICIO PARTICULAR

Que el artículo 1 del Decreto Distrital 575 de 2013 estableció: *“Restringir la circulación de vehículos automotores de servicio particular, de lunes a viernes hábiles, de acuerdo con el último dígito del número de placa nacional del automotor, en las zonas y horarios establecidos en el Capítulo I del presente Decreto. De esta manera estarán restringidos en los días pares hábiles del calendario, los vehículos cuya placa termine en dígito par, incluido el número cero (0), y en los días impares hábiles del calendario, se restringirá la circulación de los vehículos cuya placa termine en dígito impar”*.

Que el artículo 4 del Decreto Distrital 575 de 2013, modificado por el artículo 1 del Decreto Distrital 846 de 2019, establece dieciséis (16) excepciones a la restricción de circulación de vehículos automotores de servicio particular.

Que mediante Decreto Distrital 208 de 2020 se estableció transitoriamente la medida de restricción a la circulación de vehículos automotores tipo automóvil, camioneta o campero de servicio particular, en el perímetro urbano de la ciudad de Bogotá D.C., de lunes a viernes entre las 6:00 y las 8:30 horas y entre las 15:00 y las 19:30 horas, de acuerdo con el último dígito

del número de placa única nacional del automotor, medida que se encuentra vigente única y exclusivamente durante el estado de calamidad decretado por la Administración Distrital.

Que el artículo 115 del Acuerdo Distrital 761 de 2020, *“Por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”* establece que: *“Con el propósito de contribuir a una mejora de la calidad del aire, por medio del uso de tecnologías más limpias y asequibles, se exceptúa de la restricción de circulación a los vehículos híbridos”*, con lo cual se busca incentivar la masificación y el ascenso tecnológico del parque automotor de la ciudad, con miras a contribuir en la mejoría de la calidad del aire de Bogotá.

Que con base en el estudio técnico DPM-ET-002-2021 denominado *“Evaluación para establecer excepciones adicionales a la medida de restricción vehicular “Pico y Placa”* elaborado por la Secretaría Distrital de Movilidad, se identificó que los vehículos híbridos representan el 0,08% (1.884 vehículos) del parque automotor particular registrado en Bogotá.

Que el Plan Distrital de Desarrollo contempla en su anexo *“N°1. Artículo 14. Metas sectoriales en los programas generales”* como meta sectorial 385 *“Diseñar, gestionar e implementar una estrategia para aumentar la ocupación promedio del vehículo privado en la ciudad”*, fija el objetivo de aumentar el indicador de ocupación de la línea base de 1,5 pasajeros por vehículo, a 2,0 pasajeros en 2024.

Que en consecuencia, la Secretaría Distrital de Movilidad determinó generar incentivos para que aumente la ocupación promedio de los vehículos, incluyendo establecer una excepción a la medida de “Pico y Placa”.

Que el estudio técnico DPM-ET-002-2021 identificó que desde la expedición del Decreto Distrital 208 de 2020 se ha realizado, en promedio, el registro de 28.752 vehículos semanales, que realizan 170.769 viajes bajo esta modalidad (5,9 viajes por vehículo por semana).

Que mediante el Decreto Distrital 749 de 2019 *“Por medio del cual se implementa en el Distrito Capital el Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular”* y el Decreto Distrital 163 de 2020 *“Por medio del cual se modifica y adiciona el Decreto Distrital 749 de 2019”*, se estableció que los ciudadanos pueden acceder a un permiso de circulación para que el

vehículo objeto de registro circule en los horarios de restricción establecidos para vehículos particulares a cambio de una contraprestación económica y social para la ciudad, al tiempo que constituye un soporte económico para financiar el SITP y se promueve un uso eficiente del vehículo privado.

Que el parágrafo 1º del artículo 5 del Decreto Distrital 749 de 2019, modificado por el artículo 3 del Decreto Distrital 163 de 2020, establece que: “... La Secretaría Distrital de Movilidad, implementará dentro del registro de vehículos exceptuados de la medida de restricción vehicular establecida en el Decreto Distrital 575 de 2013 o la norma que lo modifique, sustituya o adicione, la excepción de aquellos vehículos particulares autorizados con el Permiso Especial de Acceso a Área de Restricción Vehicular que trata el presente decreto.”

Que el estudio técnico DPM-ET-002-2021 identificó que las personas jurídicas y naturales que han obtenido el permiso de circulación bajo esta reglamentación han registrado, al 24 de febrero de 2021, un total de 3.870 vehículos, generando \$7.996.194.000 de pesos colombianos en recursos para el Sistema Integrado de Transporte Público.

Que si bien se dio inicio al plan de vacunación en la ciudad de Bogotá D.C., el mismo se encuentra en ejecución de la primera fase, etapa 1, lo que implica la vacunación progresiva del talento humano en salud cuya actividad principal está involucrada con la atención de pacientes que tienen diagnóstico confirmado de COVID-19 y a las personas mayores de 80 años de edad. Lo anterior demanda que se sigan implementando medidas que permitan mitigar el riesgo de contagio. Por lo tanto, se considera conveniente mantener el mayor número de alternativas de movilidad disponibles para el personal necesario para asegurar la prestación de todo tipo de servicio de salud humana.

Que el estudio técnico DPM-ET-002-2021 identificó que desde la expedición del Decreto Distrital 208 de 2020, se han inscrito 47.257 vehículos pertenecientes al personal de la salud y de asistencia social.

Que el estudio técnico DPM-ET-002-2021 evaluó la evolución de la velocidad promedio en la malla vial de la ciudad en 2020 y 2021, encontrando que aunque bajo el Decreto Distrital 208 de 2020 se consideraron cuatro excepciones adicionales a la medida de restricción vehicular, los indicadores de velocidad han mejorado en los primeros meses de 2021 en 9.76% frente a los primeros meses de 2020. Por lo tanto, se considera conveniente mantener estas excepciones a la medida de restricción vehicular.

HABILITACIÓN DE HORARIOS PARA EL CARGUE Y DESCARGUE DE MERCANCÍAS EN HORARIOS NO CONVENCIONALES.

Que el artículo 1 del Acuerdo Distrital 706 de 2018, “*Por el cual se fomenta el desarrollo socioeconómico a través de la estrategia Bogotá Productiva 24 Horas en el Distrito Capital*” establece que: “La Administración Distrital, basada en criterios de corresponsabilidad y progresividad, podrá diseñar e implementar la estrategia “Bogotá Productiva 24 Horas” para fomentar la actividad comercial, cultural, cívica y de prestación de servicios gubernamentales y sociales en jornada nocturna”.

Que el artículo 31 del Decreto Distrital 319 de 2006, Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, dispone: “Artículo 31. Intervención en el Ordenamiento Logístico del Transporte de Mercancías y de Carga. La intervención de las entidades distritales en el sector estará orientada a propender por una mejor organización del transporte de carga con el fin de lograr un uso más eficiente de los recursos, equipos e infraestructura que permita reducir los costos de distribución y transporte y elevar la competitividad a nivel urbano, regional, nacional e internacional.

Que el artículo 32 ídem señala: “Estrategias para el ordenamiento Logístico del Transporte de Mercancías y de Carga.

Con el fin de alcanzar el objetivo del artículo precedente, se adoptan las siguientes estrategias:

- a. Racionalización del tráfico de camiones con origen y destino en la ciudad mediante la implementación de corredores logísticos internos.
- b. Implementar los proyectos viales y especializar los ejes de acceso regional hacia los centros logísticos internos.
- c. Racionalizar el tráfico de camiones de paso por la ciudad que van hacia otras ciudades, especialmente los que transportan cargas peligrosas.
- d. Organizar la zona industrial interna en Centros de actividad logística internos, con vialidad de acceso especializada y conectada con la región a través de Centros de actividad logística externos, situados en Municipios colindantes seleccionados.
- e. Diseñar e implementar un Sistema de Gestión Integral para el transporte de materias peligrosas para el medio ambiente y la salud de las personas.

f. Reducir la ocupación del espacio público por el estacionamiento y cargue y descargue de camiones, y regular los horarios de operación.

g. Coadyuvar al mejor funcionamiento de las macrorrutas del transporte de recolección de residuos sólidos en el contexto de los objetivos del plan de ordenamiento logístico de la ciudad.

h. Organizar la supervisión Distrital sobre la logística urbana.”.

Que, según lo establece la Guía de Buenas prácticas de cargue y descargue en horarios no convencionales de Bogotá disponible para consulta en <https://www.simur.gov.co/portal-simur/wp-content/uploads/2019/files/zonas-carga/buenas-practicas/guia-de-buenas-practicas-de-cargue-y-descargue-en-horarios-no-convencionales-en-bogota.pdf>, para el adecuado desarrollo de una ciudad y la calidad de vida de sus ciudadanos, en aspectos como la salud, seguridad o servicios públicos, es fundamental garantizar un efectivo abastecimiento de cada uno de los elementos vitales como víveres, alimentos o medicamentos, así como elementos de infraestructura y construcción. Todos estos generan la necesidad de movilización de carga que se incrementa con el número de habitantes y la actividad económica de la ciudad. Planificarlos inadecuadamente podría generar deficiencias y sobrecostos ambientales, económicos, de congestión, coyunturales y estructurales, tanto en el corto como en el largo plazo.

Que de acuerdo con los datos de encuesta de Movilidad Origen - Destino de Bogotá 2019, documento que puede ser consultado en el siguiente enlace, <https://www.simur.gov.co/portal-simur/datos-del-sector/%20encuestas-de-movilidad/>, aforos vehiculares realizados por la Secretaría Distrital de Movilidad en el año 2019 y datos de la consultoría para la regulación de carga en Bogotá 2019, disponible para consulta en <https://www.simur.gov.co/portal-simur/biblioteca-digital/documents/644.pdf> se evidencia la concentración de la demanda en la infraestructura existente en horarios similares y coincidentes con la mayor demanda de la misma para los demás actores viales, entre las 5:00 a 8:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas, generando con esto una congestión que debe ser atendida por la autoridad de tránsito a fin de garantizar desplazamientos más eficientes.

Que con el objeto de ajustar los horarios más adecuados para realizar el abastecimiento de mercancías en la ciudad, se podría considerar como necesario la implementación de estrategias y medidas localizadas

en sectores o polígonos específicos donde se reco-pilen indicadores que permitan adecuar la política de cargue y descargue de mercancías en el distrito.

Que teniendo en cuenta que la Secretaría Distrital de Movilidad ha sido la entidad distrital encargada de incentivar y desarrollar las estrategias de optimización y eficiencia logística en Bogotá, se considera pertinente que esta entidad, de acuerdo con su competencia y la experiencia acumulada, formule las políticas y horarios de cargue y descargue de mercancías para todos los actores de la cadena logística incluyendo a los receptores de carga en Bogotá.

NO APLICACIÓN DE RESTRICCIÓN TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO.

Que mediante Decreto Distrital 444 de 2014, se tomaron medidas para el ordenamiento del tránsito de los vehículos de transporte público colectivo en las vías públicas del Distrito Capital, durante su etapa de transición al Sistema Integrado de Transporte Público –SITP, restringiendo en la ciudad de Bogotá, D.C., la circulación de vehículos de transporte público colectivo, en dos dígitos, conforme al último número de la placa respectiva, durante todo el día, de lunes a sábado.

Que dada la realidad de la emergencia sanitaria generada por la pandemia COVID-19, la Administración Distrital ha establecido medidas que le permitirán atender la prestación del servicio público de transporte dentro de los parámetros de salud pública definidos por las autoridades competentes.

Que el artículo 4 del Decreto Distrital 061 del 28 de febrero de 2021 “*Por medio del cual se prorroga el aislamiento selectivo con distanciamiento individual responsable para los habitantes de la ciudad de Bogotá D.C., se adoptan medidas para la reactivación económica segura y se dictan otras disposiciones*” estableció que las actividades económicas en Bogotá D.C. podrán funcionar sin restricción alguna de días u horarios, con excepción de algunas que tendrán que dar cumplimiento a los horarios establecidos.

Que la Resolución 0002475 del 23 de diciembre de 2020, del Ministerio de Salud y Protección Social, “*Por el cual se modifican los numerales 3.1, 3.13 y 3.14 del protocolo de bioseguridad para el manejo y control del riesgo del coronavirus en el sector transporte, adoptando mediante la Resolución 677 de 2020, modificada por la resolución 1573 de 2020*” reafirma las medidas de bioseguridad que deben cumplir los usuarios de transporte público y dicta medidas especiales para las autoridades distritales y municipales, entes gestores y concesionarios de los sistemas de

transporte masivo y colectivo. Adicionalmente, menciona que la autoridad local autorizará que los vehículos de los sistemas de transporte masivo tengan una ocupación hasta el setenta por ciento (70%).

Que teniendo en cuenta las condiciones establecidas a través de la citada Resolución 0002475, la capacidad de la oferta del transporte público colectivo se ve reducida al mantener las condiciones de bioseguridad, y con la necesidad de descongestionar el sistema de transporte masivo, es necesario ofrecer mayor capacidad transportadora para la atención de los servicios de transporte que demande la emergencia, así como para los sectores con restricción de funcionamiento de horarios, la cual puede provenir de los vehículos vinculados a empresas de Transporte Público Colectivo, que están autorizadas a operar en el esquema del SITP Provisional y que tienen restricción de circulación.

Que teniendo en cuenta la restricción de capacidad de la operación del sistema de transporte público de pasajeros, se considera que mientras se mantenga la restricción de ocupación establecida por el Gobierno Nacional a los sistemas de transporte público de pasajeros, se hace necesario continuar con la no aplicación de la medida de la restricción vehicular al transporte público colectivo de pasajeros en Bogotá, Distrito Capital, contenida en el Decreto Distrital 444 de 2014.

RECURSOS FACTOR DE CALIDAD SITP.

Que mediante Decreto Distrital 139 del 11 de junio de 2020 *“Por medio del cual se modifica en forma temporal la destinación del cobro del factor de calidad establecido en el Decreto Distrital 115 de 2003”*, se destinó el valor correspondiente al factor de calidad incluido en la tarifa del servicio público colectivo de pasajeros, a cubrir los costos operativos de los propietarios de los vehículos vinculados a las empresas de transporte que se encuentren prestando el servicio.

Que la Secretaría Distrital de Salud expidió la Resolución 208 del 16 de febrero de 2021 *“Por la cual se establecen medidas de mitigación comunitaria y poblacional en la ciudad de Bogotá, acorde a la actualización de la evidencia internacional”*; en donde se resalta que las medidas más efectivas para prevenir el contagio es el uso adecuado del tapabocas, la ventilación natural en los sitios cerrados y el distanciamiento social.

Que teniendo en cuenta las condiciones establecidas a través de la Resolución 0002475 expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social, la capacidad de la oferta del transporte colectivo se ve reducida al

mantener las condiciones de bioseguridad, incurriendo los prestadores de servicio en los mismos costos operativos para una demanda e ingreso menor.

Que dado que el objeto del recaudo del factor de calidad es la racionalización de la oferta, y de acuerdo a las condiciones actuales relacionadas con la pandemia, y con el fin de garantizar el servicio, se hace necesario contar con el 100% de la flota de transporte operando en condiciones de bioseguridad, lo que implica mayores costos de operación a las propietarios, sin que ello implique trasladar dichos costos al usuario, ni impactar la tarifa actual al usuario.

Que teniendo en cuenta que continúa el estado de emergencia sanitaria en el territorio nacional y que existe una restricción de ocupación para el transporte público de pasajeros, se hace necesario que el valor que ingrese por el factor de calidad incluido en la tarifa del servicio público colectivo de pasajeros, se destine a cubrir los costos operativos que la disminución de la demanda ha generado y que la aplicación de los reglamentos de bioseguridad han generado. Así mismo, los valores recaudados por este concepto, no formarán parte del patrimonio autónomo de que trata el artículo 25 del Decreto Distrital 115 de 2003 y demás normas concordantes.

LÍMITE DE VELOCIDAD.

Que de acuerdo con cifras del anuario de siniestralidad vial de Bogotá 2019, el fenómeno de la siniestralidad vial ha dejado más de 11 mil víctimas fatales en lo que va del siglo XXI en el Distrito, aunque es destacable que entre el 2000 y 2003 las víctimas fatales se redujeron prácticamente a la mitad, desde el 2003 hasta 2019 la cantidad de muertes anuales por hechos de tránsito ha quedado en un rango entre 500 y 650 muertos por año.

Que el artículo 66 del Decreto Distrital 319 de 2006 establece que con el fin de disminuir la accidentalidad y la gravedad de las lesiones a personas y los daños a las cosas, se formula el primer plan de seguridad vial del Distrito Capital, bajo las siguientes directrices y en las siguientes fases, incluyendo entre otras las siguientes actividades:

“(...) Control al exceso de velocidad de los vehículos: Dada la vinculación directa entre la velocidad de los vehículos y los daños que generan éstos en un accidente, a través de:

**Implantación de medios tecnológicos automatizados de detección de exceso de velocidad y refuerzo del control mediante agentes de tránsito, en vías rápidas y en las restantes que se seleccionen, respectivamente.*

**Proyectos pilotos de apaciguamiento del tráfico en gestión compartida con la comunidad*.*

Que la “Visión Cero”, iniciativa creada y adoptada en Suecia, y desarrollada mundialmente, le da un nuevo significado a la seguridad vial con la premisa “*la pérdida de una vida en el tránsito es inaceptable*”. Dicha política fue acogida por el gobierno distrital a través del Decreto Distrital 813 de 2017 “*Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista 2017-2026*”.

Que la Visión Cero como base del Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026, contempla cuatro Principios, a saber:

“Las fatalidades y lesiones graves son prevenibles: la mayoría de las colisiones en el tránsito son prevenibles, por esa razón no se consideran accidentes sino siniestros. (...).

El sistema de transporte debe ser seguro: (...) El sistema de transporte debe operar de manera segura velando por la vida y salud de todos sus usuarios por encima de la capacidad del mismo, garantizando su protección y seguridad sin importar el modo de transporte, género, edad ni condición física o socioeconómica.

Cometer errores es de humanos: los posibles errores deben ser tenidos en cuenta en el proceso de planeación, diseño y operación de un sistema de transporte y deben mitigarse por medio de infraestructura. Es importante priorizar acciones enfocadas al desarrollo de infraestructura segura que mitigue posibles conflictos y otros elementos antes de intentar influenciar el comportamiento individual.

A mayor velocidad, mayor gravedad del siniestro: la velocidad tiene un impacto directo en la seguridad vial, pues incrementa las probabilidades de estar involucrado en un siniestro y aumenta la gravedad de las consecuencias del mismo, ya que la fuerza del impacto influye directamente en el cuerpo humano. La velocidad de las vías debe determinarse según el contexto, función y vulnerabilidad de los usuarios, (...)”¹

Que bajo el Plan Distrital de Seguridad Vial de Bogotá, se genera el programa de gestión de velocidad, el cual hace parte del cuarto eje (Infraestructura Segura) y que ha sido la base para la modificación del límite de velocidad en algunas vías principales del Distrito.

Que en el programa de gestión de velocidad, los usuarios de las vías, los vehículos y el entorno o la red vial se tienen en cuenta de manera integrada, mediante una amplia gama de intervenciones, prestando más atención al control de la velocidad y al diseño de los vehículos y las carreteras que a los enfoques tradicionales de la seguridad vial.

Que para regular esta nueva velocidad se elaboraron documentos técnicos de soporte que pudieran evidenciar la necesidad de la implementación con base en sus impactos en seguridad vial, entre ellos, el “*Documento técnico de soporte para la gestión de la velocidad máxima permitida en la ciudad de Bogotá D.C.*”, de la Oficina de Seguridad Vial de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Que según lo señalado en los documentos técnicos de soporte, se determinó el límite de velocidad a 50km/h en diez (10) corredores arteriales de la ciudad de manera progresiva, basados principalmente en dos (2) premisas, una de ellas, es el potencial de reducción de víctimas fatales con la implementación de la medida y la segunda está relacionada con el número de fatalidades presentadas en cada corredor.

Que a través del monitoreo a los indicadores de siniestralidad, con la medida de reducción de los límites de velocidad y los controles en vía se logró una disminución del 21% equivalente a 46 vidas salvadas, en comparación con el promedio anual de las muertes registradas en el periodo 2015-2018 en los mismos corredores, lo que permitió determinar los resultados de la medida, en términos de siniestralidad vial.

Que el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024, adoptado mediante el Acuerdo Distrital 761 de 2020, establece en el artículo 12 el Propósito 4 “*Hacer de Bogotá región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible*”, y la meta de reducir al año 2024 en 20% el número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los actores de la vía.

Que mediante el artículo 10 del Decreto Distrital 126 del 10 de mayo de 2020 se estableció el límite máximo de velocidad en las vías del Distrito Capital en cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) con las siguientes excepciones:

“a) Los carriles o calzadas para el uso exclusivo de vehículos de transporte público masivo donde el límite es de 60 km/hora.

¹ <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/2019-06-05/PDSV%20BOG.pdf>

- b) *Zonas con límite de 30 km/hora: - Las zonas residenciales. - Las zonas escolares. - Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad. - En proximidad a una intersección. - Los lugares con altos volúmenes de peatones y ciclistas o lugares de concentración de personas donde pueden existir conflictos entre vehículos motorizados y usuarios vulnerables.*
- c) *Los corredores que tengan un límite de velocidad inferior.*
- d) *Los siguientes corredores o tramos de corredor: Calle 26, Autopista Norte, Carrera 7a entre calles 93 y 95, y Autopista Sur entre la carrera 74G y el límite con el Municipio de Soacha, los cuales tendrán temporalmente un límite de 60 km/h, mientras se surte el procedimiento de cambio de señalización, sujeto a la autorización de las autoridades competentes frente al control con sistemas de detección electrónica de infracciones de tránsito.”*

Que a partir de los datos preliminares del Sistema de Información Geográfico para Accidentes de Tránsito, SIGAT para el año 2020, con la medida de reducción de los límites de velocidad establecida en los corredores arteriales definidos en el Decreto Distrital 126 de 2020 y los controles en vía se ha logrado una disminución en la siniestralidad del 28% en estas vías arteriales de la ciudad frente al año 2019, es decir, se han salvado 92 vidas.

Que por lo expuesto, se considera conveniente establecer el límite máximo de velocidad en las vías del Distrito Capital en cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) para la circulación de todos los vehículos, considerando como excepciones a esta reglamentación, lo dispuesto en el artículo 74 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, la señalización existente, los carriles o calzadas para el uso exclusivo de vehículos de transporte público masivo donde el límite es de 60 km/h o los corredores viales que tengan un límite de velocidad inferior.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1°.- Intervenciones plan de Ciclorrutas.

La Administración Distrital dará continuidad al plan de las denominadas Ciclorrutas Temporales de que trata el Decreto Distrital 126 de 2020 hasta la finalización de la emergencia sanitaria decretada por el gobierno nacional.

Parágrafo 1.- La Secretaría Distrital de Movilidad, en articulación con Transmilenio S.A y demás entidades

correspondientes, podrán planear e instalar nuevos tramos de ciclorrutas temporales o suspender los ya implementados. Así mismo realizarán el seguimiento y mantenimiento de los tramos existentes, promoviendo la movilidad en bicicleta en función de los objetivos de distanciamiento social.

Parágrafo 2.- Los tramos que hagan parte de las ciclorrutas temporales podrán convertirse en ciclorrutas permanentes en calzada, mediante la redistribución del espacio público en vía a partir de los estudios técnicos que se adelanten por parte de la Administración Distrital. Por lo tanto, la Secretaría Distrital de Movilidad realizará el seguimiento trimestral a la operación de las ciclorrutas temporales con el fin de analizar su viabilidad como ciclorruta permanente o hasta cuando la Administración Distrital adelante un proyecto de infraestructura de transporte.

Parágrafo 3.- Las medidas que trata el presente artículo, podrán ser prorrogadas con fundamento en los informes trimestrales de la operación de las ciclorrutas temporales, con el fin de dar cumplimiento a los objetivos del Acuerdo Distrital 804 de 2021.

Artículo 2°.- Permisos temporales de micromovilidad.

Autorícese a la Secretaría Distrital de Movilidad para expedir permisos temporales de micromovilidad, y/o suspender y/o modificar los permisos temporales de micromovilidad ya expedidos así como los permisos vigentes de aprovechamiento económico del espacio público para el alquiler de patinetas, durante el período en que se mantenga la emergencia sanitaria declarada por el Gobierno Nacional con ocasión de la pandemia Coronavirus - COVID-19.

Para este fin, se podrán emitir o modificar y/o suspender los permisos que autorizan el alquiler de patinetas u otros modos de micromovilidad (como la bicicleta) en el espacio público, bajo los parámetros y las condiciones que determine la Secretaría Distrital de Movilidad mediante acto administrativo, sin restricciones diferentes a las establecidas en materia de bioseguridad, salud pública y aquellas relacionadas con garantizar una movilidad segura disminuyendo los riesgos de siniestralidad vial, la evaluación del uso de los vehículos y de la eficacia de las medidas.

Los permisos, modificaciones y/o suspensiones de los permisos temporales de micromovilidad no generarán derechos reales ni adquiridos a los titulares de los mismos, y en todo caso, el beneficiario de dicha actuación siempre deberá dar estricta prevalencia al interés general sobre el interés particular, tal como lo dispone el artículo 82 de la Constitución Política de 1991 y la normatividad vigente que regula el espacio público.

Parágrafo.- Los permisos de micromovilidad que se otorguen serán temporales, única y exclusivamente durante la emergencia sanitaria declarada por el Gobierno Nacional debido a la Pandemia de Coronavirus COVID-19, y no tendrán contraprestación en favor del Distrito Capital.

Artículo 3°.- Restricción de vehículos de servicio particular. Adicionar al artículo 4 del Decreto Distrital 575 de 2013, modificado por el artículo 1 del Decreto Distrital 846 de 2019, los numerales 17 al 20 y los parágrafos 3 al 6, así:

17. Los vehículos híbridos cuya motorización sea por combustión (diésel o gasolina) y funcionen, alternada o simultáneamente, con motor eléctrico.
18. Los vehículos con una ocupación de tres (3) o más personas incluyendo el conductor, previa inscripción en la plataforma dispuesta por la Secretaría Distrital de Movilidad para tal fin. El vehículo debe mantener la ocupación mínima de tres (3) personas (incluyendo el conductor) durante todo el trayecto (de origen a destino).
19. Los vehículos cuyo propietario o locatario haya solicitado voluntariamente el Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular (“Pico y Placa Solidario”) y haya aceptado y cumplido todos los términos y condiciones, establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad, para acceder al mismo.
20. Excepción Transitoria. Los vehículos del personal necesario para la prestación de todo tipo de servicio de salud humana, y del personal en formación en las diferentes áreas de la salud, en la jurisdicción de Bogotá, que sean necesarios para adelantar dichas actividades, previa inscripción en la plataforma dispuesta por la Secretaría Distrital de Movilidad para tal fin. Dicha excepción tendrá vigencia temporal única y exclusivamente durante la emergencia sanitaria declarada por el Gobierno Nacional debido a la Pandemia de Coronavirus COVID-19.

Parágrafo 3.- La excepción contemplada en el numeral 17, se entenderá incluida en los parágrafos 1 y 2 del presente artículo.

Parágrafo 4.- Para las excepciones contempladas en los numerales 18, 19 y 20, la Secretaría Distrital de Movilidad llevará a cabo un registro de las placas de vehículos, para efectos de permitir la circulación de los vehículos exceptuados con la presente medida.

La excepción será válida una vez el registro del vehículo se encuentre confirmado en la plataforma dispuesta por la Secretaría Distrital de Movilidad para tal fin.

Parágrafo 5.- Para la excepción prevista en el numeral 18, quien se haya registrado de conformidad con las condiciones y requisitos exigidos por la Secretaría Distrital de Movilidad en el registro de exceptuados y se compruebe el incumplimiento de dichas condiciones y requisitos, perderá la posibilidad de registrarse nuevamente durante el término de seis (6) meses siguientes a la fecha en que se encuentre en firme la multa de tránsito. Lo anterior sin perjuicio de las acciones penales a que hubiere lugar.

Parágrafo 6.- Se prohíbe la expedición de permisos especiales de circulación por parte de las autoridades de tránsito.

Artículo 4°.- La Secretaría Distrital de Movilidad, en un término no mayor a quince (15) días calendario contados a partir de la publicación del presente decreto, definirá mediante acto administrativo las condiciones y requisitos para el registro de las excepciones mencionadas en los numerales 17, 18 y 20 señaladas en artículo 3° de este decreto.

Artículo 5°.- Habilitación de horarios para el cargue y descargue de mercancías en horarios no convencionales. La Secretaría Distrital de Movilidad, mediante acto administrativo, definirá en un plazo no superior a diez (10) meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente acto administrativo, los horarios de cargue y descargue de mercancías a los generadores y receptores de carga de los sectores y subsectores económicos con operación en la ciudad de Bogotá.

Con el fin de definir los horarios de cargue y descargue de mercancías de que trata el presente artículo, la Secretaría Distrital de Movilidad podrá implementar las estrategias que considere pertinentes, para mejorar la eficiencia de la operación logística en la ciudad.

Parágrafo. Una vez definidos los horarios de que trata el presente artículo perderá vigencia lo previsto en los artículos 11, 12, 13 y 14 del Decreto 840 de 2019 modificados por los artículos 7, 8 y 9 del Decreto 077 de 2020 en los sectores o en toda la ciudad según lo disponga la Secretaría Distrital de Movilidad.

Artículo 6°.- Levantamiento restricción transporte público colectivo. Mientras se mantengan las medidas de restricción de ocupación en los sistemas de Transporte Público decretadas por el Gobierno Nacional, no se aplicarán las restricciones establecidas en los artículos 1 y 2 del Decreto Distrital 444 de 2014.

Artículo 7°.- Recursos del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio. Mientras se mantengan las medidas de restricción de ocupación en los sistemas de Transporte Público decretadas por el Gobierno Nacional, destínese el valor correspondiente al factor de calidad incluido en la tarifa del servicio público colectivo de pasajeros, a cubrir los costos operativos de los propietarios de los vehículos vinculados a las empresas de transporte que se encuentren prestando el servicio. Así las cosas, los valores recaudados por este concepto no formarán parte del patrimonio autónomo de que trata el artículo 25 del Decreto Distrital 115 de 2003 y demás normas concordantes.

Parágrafo 1.- La Secretaría Distrital de Movilidad no efectuará cobro, ni liquidación por factor de calidad, Mientras se mantengan las medidas de restricción de ocupación en los sistemas de Transporte Público decretadas por el Gobierno Nacional.

Parágrafo 2.- El cambio de destinación no implica una disminución de las tarifas establecidas por la Administración Distrital.

Artículo 8°.- Ocupación del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP. La ocupación máxima de los vehículos con la que se preste el servicio será del porcentaje máximo establecido en la Resolución 2475 de 2020, expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social, o norma que la sustituya, adicione o modifique, de acuerdo a los lineamientos y al cumplimiento de las medidas de bioseguridad establecidas por el Gobierno Nacional.

En todo caso deberán cumplirse los protocolos de bioseguridad para el manejo y el control del riesgo y de la enfermedad COVID- 19 en el sector transporte.

Artículo 9°.- Límite de velocidad. Establecer el límite máximo de velocidad en las vías del Distrito Capital en cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) para la circulación de todos los vehículos. Se exceptúan de la anterior regulación:

- a) Los carriles o calzadas para el uso exclusivo de vehículos de transporte público masivo donde el límite es de 60 km/h.
- b) Zonas con límite de 30 km/hora:
 - Las zonas residenciales.
 - Las zonas escolares.
 - Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.
 - En proximidad a una intersección.

- Los lugares con altos volúmenes de peatones y ciclistas o lugares de concentración de personas donde pueden existir conflictos entre vehículos motorizados y usuarios vulnerables.

c) Los corredores que tengan un límite de velocidad inferior.

d) Los siguientes corredores o tramos de corredor: Calle 26, Autopista Norte, Carrera 7a entre calles 93 y 95, y Autopista Sur entre la carrera 74G y el límite con el Municipio de Soacha, los cuales tendrán temporalmente un límite de 60 km/h, mientras se surte el procedimiento de cambio de señalización, sujeto a la autorización de las autoridades competentes frente al control con sistemas de detección electrónica de infracciones de tránsito.

Parágrafo. La Secretaría Distrital de Movilidad llevará a cabo el monitoreo de los indicadores de siniestralidad asociados a la medida de límite de velocidad.

Artículo 10°.- Control y vigilancia. Corresponderá a la Policía Metropolitana de Tránsito a través de los oficiales de policía de tránsito y a la Secretaría Distrital de Movilidad la vigilancia y control de las medidas de tránsito y transporte adoptadas en el presente decreto.

Artículo 11°.- Divulgación. La Secretaría Distrital de Movilidad adelantará la divulgación y socialización del contenido del presente decreto.

Artículo 12°.- Vigencia y derogatorias. El presente decreto rige a partir del día siguiente de su publicación en el Registro Distrital. Una vez se definan y entre en vigencia los horarios de cargue y descargue de mercancías de que trata el primer inciso del artículo 5 del presente decreto, quedarán derogados los artículos 11, 12, 13 y 14 del Decreto 840 de 2019 modificados por los artículos 7, 8 y 9 del Decreto 077 de 2020.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los dieciséis (16) días del mes de marzo de dos mil veintiuno (2021).

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

NICOLÁS ESTUPIÑÁN ALVARADO
Secretario Distrital de Movilidad