

## MEMORANDO



STPR  
**202422200208993**

Información Pública

Al responder cite este número

FECHA: Bogotá D.C., octubre 16 de 2024

PARA: **Juan David Villamarín García**  
Jefe de Oficina Gestión Social

DE: Subdirector de Transporte Privado

REFERENCIA: Respuesta al memorandos 202414000188353

Respetado jefe Villamarín,

En atención al memorando con número de radicado 202414000188353, en el cual el señor Antonio Saravia menciona lo siguiente con respecto a la restricción de circulación del vehículo particular:

*“Se solicita eliminar el pico y placa solo dejarlo solo a 1 kilómetro alrededor de las obras.*

*La movilidad en Bogotá es fatal cuándo se cumple la función de ordenamiento de la dirección de tránsito por parte de la SDM.”*

La Subdirección de Transporte Privado responde en los siguientes términos, en cumplimiento de sus funciones:

1. Ante el planteamiento de limitar el perímetro de aplicación de la medida de restricción a un kilómetro al rededor de las obras, es preciso mencionar que el área de aplicación del esquema de restricción vigente y la definición los horarios de implementación del “Pico y Placa” en los días hábiles se llevó a cabo mediante la comparación de alternativas de aplicación de la medida, las cuales fueron evaluadas en el año 2021, tomando como escenario base el modelo de transporte de cuatro etapas calibrado a partir de la Encuesta de Movilidad 2019.

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

**MEMORANDO**

STPR

**202422200208993**

Información Pública

Al responder cite este número

El estudio STPRI-ET-003-2021, denominado *DOCUMENTO TÉCNICO DE ANÁLISIS PARA EL AJUSTE DE LA MEDIDA DEL “PICO Y PLACA” ANTE EL INCREMENTO DE LA CONGESTIÓN Y LOS PLANES DE OBRAS EN LA CIUDAD*, detalla el proceso de elección de la alternativa de aplicación de la medida de restricción. Este documento se adjunta a esta comunicación en formato pdf, pero también puede consultarse en el siguiente enlace: <https://simur.gov.co/sites/www.simur.gov.co/files/2022-04-28/biblioteca/20220428-850-743.pdf>

Entre las alternativas evaluadas, se encontró que una alternativa de restricción aplicada sobre todo el perímetro urbano de la ciudad genera los mayores beneficios en términos de mejoras en velocidades de recorrido, tiempos de desplazamiento y reducción de externalidades negativas. Se evaluaron alternativas que concentraban la medida en zonas menores o corredores principales, comparables con la alternativa planteada por el ciudadano, siendo estas menos efectivas en la reducción de externalidades negativas que la alternativa seleccionada.

2. En cuanto a la consulta de las acciones desarrolladas para el ordenamiento del tránsito, a continuación, se presenta un recuento de las acciones que se realizan en relación con la gestión de la demanda y el fomento de la movilidad sostenible:

La Administración Distrital ha orientado sus acciones hacia la implementación de estrategias de gestión de la demanda de transporte, promoción del uso de modos de transporte sostenibles y de implementación de mejores prácticas. En este sentido, se ha venido trabajando en estrategias para fomentar el uso de los modos más sostenibles y eficientes y mejorar la eficiencia en el uso del vehículo privado a través de la implementación de medidas de gestión de la demanda de transporte. Estas medidas son un conjunto de estrategias que buscan optimizar y regular la circulación de vehículos, para que se haga un mejor uso del espacio vial y para mitigar las externalidades negativas asociadas del uso ineficiente del vehículo particular. Para lograrlo, existen dos categorías de estrategias: por un lado, las de promoción del uso de modos sostenibles y eficientes como el transporte

2

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

**PA01-PR16-MD01 V 3.0****Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

**MEMORANDO**STPR  
**202422200208993**

Información Pública

Al responder cite este número

público, la caminata o la bicicleta y, por otro lado, de desincentivo al uso ineficiente de los vehículos particulares.

En movilidad activa, la Política Pública del Peatón (Conpes D.C. 36 de 2023) establece como objetivo general consolidar a Bogotá como una ciudad cuyas condiciones de infraestructura, accesibilidad y seguridad fomenten y mejoren la calidad de la movilidad peatonal y el disfrute en el espacio público a partir de este se definen los siguientes tres (3) objetivos específicos:

1. Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal
2. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.
3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.

De esta forma, se consolida el plan de acción de la política con 4 resultados y 39 productos, los cuales se encuentran compartidos entre los siguientes sectores de gobierno distrital: Seguridad, Convivencia y Justicia; Gobierno; Desarrollo Económico, Industria y Turismo; Educación; Cultura, Recreación y Deporte; Ambiente; Salud; Planeación; Mujer; y Movilidad, entre otros.

El detalle de la información de los resultados y productos específicos de la Política Pública del Peatón se pueden encontrar en el siguiente vínculo: [Políticas Públicas | Secretaría Distrital de Planeación \(sdp.gov.co\)](https://www.sdp.gov.co/gestion-socioeconomica/conpes-dc/politicas-publicas?combine=&title=36&field_conpes_date_value%5Bvalue%5D%5Byear%5D=)<sup>1</sup>

En cuanto al fortalecimiento del transporte público, mediante el Plan de Movilidad Segura y Sostenible (PMSS), se establecen algunas estrategias que buscan el fortalecimiento del transporte público con un modelo de sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público, particularmente, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

<sup>1</sup> [https://www.sdp.gov.co/gestion-socioeconomica/conpes-dc/politicas-publicas?combine=&title=36&field\\_conpes\\_date\\_value%5Bvalue%5D%5Byear%5D=](https://www.sdp.gov.co/gestion-socioeconomica/conpes-dc/politicas-publicas?combine=&title=36&field_conpes_date_value%5Bvalue%5D%5Byear%5D=)

**MEMORANDO**STPR  
**202422200208993**

Información Pública

Al responder cite este número

El PMSS estableció como uno de sus objetivos la consolidación de un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado basado en un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local, a través de una red de metro con 5 líneas, alimentada por 2 regiotram, 22 corredores y 7 cables, 499 km de cicloinfraestructura nuevos, y a su vez, en lo local con la operación del SITP. Asimismo, el PMSS establece como estrategia “Fortalecer el SITP mediante la implementación de la red férrea, corredores verdes de alta y media capacidad, cables aéreos, cicloinfraestructura de escala distrital y la incorporación de calles completas como concepto para consolidar el espacio público para la movilidad.”. Como proyectos específicos se incluyen acciones en la promoción del ascenso tecnológico para completar la renovación de la flota del SITP y el fortalecimiento de la red de carriles preferenciales.

Adicionalmente, el Plan Distrital de Desarrollo (PDD) “Bogotá camina segura” visiona consolidar la movilidad como catalizador de sostenibilidad ambiental, un motor de bienestar social y un lugar de encuentro de todos los ciudadanos, y de garantizar que la ciudadanía pueda moverse de una manera rápida y segura. A su vez, la SDM ha adelantado medidas para articular el SITP con las necesidades y servicios de transporte público de pasajeros en la ciudad, planteando como acción a corto plazo la implementación de un nuevo carril preferencial en la Carrera 13 entre Calle 67 y Avenida Calle 19, el cual empezó su operación el 22 de julio de 2024. Esta es una medida complementaria a la construcción de la Línea 1 del metro de Bogotá que, en un futuro, pretende optimizar el tiempo de viaje de alrededor de 60.400 usuarios de 54 rutas del SITP que circulan por el corredor. Esta acción mejora las condiciones de la movilidad de los usuarios de transporte público, en las áreas de alta congestión vehicular en Bogotá afectadas también por los frentes de obra de la Línea 1 del metro de Bogotá.

Adicionalmente, el PDD concibe al menos 45 proyectos de movilidad nuevos y en ejecución, entre los cuales se resaltan aquellos encaminados directamente a fortalecer la prestación del servicio del transporte público como: Línea 1 del Metro, Troncal Av. Cra. 68, Troncal Calle 13 tramos 1 y 2, Troncal Av. Caracas Sur Tramo 1, Troncal Av. Cali Grupo 1 a 4, Cable Aéreo Potosí (ejecución diseños) y Cable Aéreo San Cristóbal.

4

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

**PA01-PR16-MD01 V 3.0****Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

**MEMORANDO**STPR  
**202422200208993**

Información Pública

Al responder cite este número

Sumado a lo anterior, la Administración Distrital viene implementando un conjunto de políticas públicas, planes y estrategias para promover y fomentar la movilidad sostenible, tales como el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS (Decreto Distrital 497 de 2023), las Políticas Públicas de la Bicicleta (CONPES Distrital 15 de 2021) y del Peatón (CONPES Distrital 36 de 2023), que contiene acciones y estrategias asociadas al fomento de los viajes peatonales, el uso de la bicicleta y del transporte público, y el uso racional del vehículo particular a través de prácticas como el carro compartido para optimizar el espacio vial.

En cuanto al desincentivo del uso ineficiente del vehículo particular la Administración Distrital ha implementado las siguientes acciones:

- La restricción de circulación “Pico y Placa” ha mostrado resultados favorables para la ciudad en términos de aumento de velocidades de circulación. En este sentido, se destaca la extensión del horario de Pico y Placa de 6:00 a 21:00, la eliminación de la excepción a movilidad compartida en 2022, y el cambio de agrupación de dígitos en 2023, han impactado positivamente los niveles de congestión en la ciudad. Entre 2022 y 2023 la velocidad promedio en hora pico de la tarde aumentó 9,5% a pesar de que la longitud promedio de las obras incrementó 43,5% en el mismo periodo.
- Permiso de Acceso a Área con Restricción Vehicular, medida destinada a vehículos particulares para que los ciudadanos puedan circular en su vehículo durante los días de restricción vehicular a cambio de un pago que busca compensar las externalidades negativas generadas. Dicho aporte es destinado en su totalidad al sostenimiento del Sistema Integrado de Transporte Público SITP a través del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET).
- La gestión del estacionamiento en vía (zonas de parqueo pago) reviste importancia dado el gran potencial de influenciar en las actividades urbanas y el funcionamiento del sistema de transporte y movilidad de la ciudad, como también, ser un instrumento para administrar la demanda de transporte y ordenar el uso de la infraestructura en vía pública. Así las cosas, la SDM, con fundamento en el Decreto Distrital 379 de 2021, autorizó a la Terminal de Transporte para ejecutar la

5

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

**MEMORANDO**STPR  
**202422200208993**

Información Pública

Al responder cite este número

administración, operación y explotación del Servicio de Estacionamiento en Vía en las áreas de implementación y segmentos viales autorizados y obtener el pago de la tasa definida por el Concejo Distrital de conformidad con el artículo 28 de la Ley 105 de 1993 y el artículo 4 del Acuerdo Distrital 695 de 2017.

- En estacionamientos fuera de vía, existen dos componentes en los que se viene trabajando: el Registro Distrital de Estacionamientos (RDE) con la actualización y ampliación de la plataforma de inscripción de estacionamientos fuera de vía, en vía y valet parking, así como en la definición el valor máximo a pagar por minuto en los parqueaderos y estacionamientos de la Ciudad.

En los anteriores términos, esperamos haber dado respuesta a la solicitud ciudadana.

Cordialmente,

**Francisco Javier Victoria Jaramillo**  
Subdirector de Transporte Privado

Firma mecánica generada en 16-10-2024 06:28 PM

Elaboró: Juan Camilo Posada Durango-Subdirección De Transporte Privado

6

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*