

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CTP-FO-004
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

PROPOSICIÓN ADITIVA No. _____ DE 2024

Aprobada en: Comisión Primera Permanente del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial

Tema: Proposición aditiva al Proyecto de Acuerdo 368 de 2024


De conformidad con las facultades legales del Concejo de Bogotá consagradas en el artículo 13 del Decreto Ley 1421 de 1993 y en el **numeral 2** del artículo 85 del Acuerdo 741 de 2019, me permito presentar **PROPOSICIÓN ADITIVA** al Proyecto de Acuerdo 368 de 2024 **“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2024-2027 “BOGOTÁ CAMINA SEGURA”** como se expone a continuación.

Adicionar en el artículo 122 una meta así:

Indicador	Línea base	Año línea base	Fuente	Meta 2027
Estudio técnico en corredores principales, para evaluar los límites de velocidad en la ciudad.	N.D.	N.D.	Secretaría Distrital de Movilidad	Realizar un (1) estudio técnico en corredores principales, para evaluar los límites de velocidad en la ciudad.

Justificación de la propuesta de incorporación de la meta:

Se propone incluir esta meta para que, dando observancia a la normatividad vigente, la Secretaría Distrital de Movilidad en el marco de sus funciones actualice el Programa de Gestión de Velocidad.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CTP-FO-004
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Lo anterior, teniendo en cuenta que la gestión de velocidad en la ciudad de Bogotá se ha implementado de manera gradual desde el año 2018, iniciando con 5 corredores arteriales principales con límite máximo de velocidad de 50 km/h (En los corredores de la Avenida Carrera 68, Avenida Boyacá, Avenida Ciudad de Cali, Avenida Calle 80 y Avenida de Las Américas).


Posteriormente en el año 2019 se implementaron 5 corredores más con límite máximo de velocidad 50 km/h (En los corredores de la Avenida NQS, Avenida Primero de Mayo, Avenida Suba, Avenida Villavicencio, Avenida Calle 13).

Para la vigencia 2020 (Pandemia Covid 19) se expidió el 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”*, en donde se estableció en el año 2020 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 con las excepciones correspondientes.

Ya en el 2021, mediante Decreto Distrital 073 del 16 de marzo 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”* fue donde se definió de forma permanente que el límite máximo de velocidad en las vías del Distrito Capital es cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) con algunas excepciones dentro de las cuales se encontraba:

“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.”

Para la vigencia 2022 se expidió la Ley 2251 de 2022 (Ley *“Julián Esteban”* Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones) la cual estableció en su artículo 12 que:

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CTP-FO-004
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019


(...) 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. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

PÁRAGRAFO 1. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.

PÁRAGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo. (...)" *negrilla y subrayado por fuera de texto.*

Y en noviembre de 2022 se empezó a aplicar entonces el límite máximo de velocidad en los cuatro corredores en los que se podía circular a 60 km/h: Autopista Norte, Calle 26, Carrera 7.^a y Autopista Sur entre la carrera 74G y Soacha.

Es entonces como, a partir de estos cambios normativos que la ciudad de Bogotá optó por manejar todas sus vías principales con una velocidad de máximo 50 kilómetros por hora, y algunas como las aledañas a zonas escolares o zonas residenciales a 30 kilómetros por hora.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CTP-FO-004
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

No obstante, en ningún momento se han hecho los estudios por parte de la Autoridad de Tránsito del Distrito, que para el caso sería la Secretaría Distrital de Movilidad, en donde se pudiera en función del **contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios** en el marco del enfoque de sistema seguro, para aumentar estos límites máximos en aquellos corredores o tramos que según esos estudios lo soporten.

Cordialmente,



HUMBERTO RAFAEL AMÍN MARTELO
Concejal de Bogotá