



ANALES DEL CONCEJO

DE BOGOTÁ, D.C.

PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO II N°. 4149 DIRECTORA: LUZ ANGÉLICA VIZCAINO SOLANO. FEBRERO 16 DEL AÑO 2026

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 208 DE 2026 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE EMITEN LINEAMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DISTRITAL DE GESTIÓN DEL TRÁFICO BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	4070
--	------

PROYECTO DE ACUERDO No 208 DE 2026

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE EMITEN LINEAMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DISTRITAL DE GESTIÓN DEL TRÁFICO BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I OBJETO DEL PROYECTO

Esta iniciativa surge de la necesidad de garantizar una gestión eficiente de la problemática creciente del tráfico en Bogotá, a través de la implementación de una política pública distrital que promueva acciones contundentes por parte de las entidades encargadas, para dar una solución que brinde una calidad en los viajes realizados diariamente por los habitantes del Distrito Capital.

II SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA.

DE ORDEN INTERNACIONAL.

RESOLUCIÓN A/RES/74/299 del 2020 DE LA ASAMBLEA GENERAL DE NACIONES UNIDAS.

El Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con su medida recomendada para mejorar la seguridad de la infraestructura vial:

(...)

Revisar y actualizar la legislación y las normas de diseño locales que tengan en cuenta la función de las vías de tránsito y las necesidades de todos sus usuarios, y para zonas específicas.

(...)

DE ORDEN CONSTITUCIONAL.**CONSTITUCIÓN POLÍTICA 1991.**

ARTÍCULO 2.- Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación;

(...)

ARTÍCULO 24.- 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.

(...)

ARTÍCULO 79.- Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

DE ORDEN LEGAL.

LEY 105 DE 1993 *“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.”*

(...)

ARTÍCULO 2.- Principios Fundamentales.

(...)

b. De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

(...)

ARTÍCULO 8.- Control de Tránsito

(...)

Las funciones de la policía de tránsito serán ejercidas por los cuerpos especializados de tránsito. Los Departamentos y los Municipios, de más de cincuenta mil habitantes, con población urbana con más del 80%, conforme al censo aprobado, podrán organizar su policía de tránsito, siempre que lo requieran, para el normal tránsito de sus vehículos.

(...)

LEY 1450 DE 2011 “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014.”

ARTÍCULO 90.- Recursos locales para proyectos y programas de infraestructura vial y de transporte. Los municipios o distritos mayores a 300.000 habitantes, podrán establecer tasas por uso de áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida para evitar congestión urbana. El Gobierno Nacional reglamentará los criterios para determinar dichas áreas.

Los recursos obtenidos por concepto de las tasas adoptadas por las mencionadas entidades territoriales, se destinarán a financiar proyectos y programas de infraestructura vial, transporte público y programas de mitigación de contaminación ambiental vehicular.

PARÁGRAFO 1. Para efectos de cobro de tasas o peajes por uso de áreas de alta congestión o vías construidas o mejoradas para evitar congestión urbana, el sujeto pasivo de dicha obligación será el conductor y/o propietario la tarifa será fijada teniendo en cuenta el tipo de vía, el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o acompañantes y los meses y días de año y horas determinadas de uso.

PARÁGRAFO 2. El sujeto pasivo de la tasa por contaminación será el propietario y/o conductor del vehículo y la tarifa se determinará teniendo en cuenta el tipo del vehículo, modelo, tipo de servicio y número de pasajeros.

LEY 769 DE 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

ARTÍCULO 1.- Ámbito de aplicación y principios

(...)

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.

(...)

ARTÍCULO 3.- Autoridades de tránsito

(...)

entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

El Ministro de Transporte.

Los Gobernadores y los Alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.

La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.

La Superintendencia General de Puertos y Transporte.

Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 5o de este artículo.

Los Agentes de Tránsito y Transporte.

(...)

LEY 2251 DE 2022 "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 - ley Julian Esteban"

ARTÍCULO 2. Principios generales. Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial:

(...)

d) Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito, del ámbito nacional, deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país; para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.

(...)

DE ORDEN REGLAMENTARIO.

DECRETO 2883 DE 2013 "Por medio del cual se fijan los criterios para la determinación de áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana y se dictan otras disposiciones."

ARTÍCULO 1.- Criterios para determinar áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar la congestión urbana.

(...)

1.1. (...) Tipos de vía, niveles de congestión y servicio, tipos de servicio de los vehículos y niveles de ocupación vehicular para la imposición de tasas por uso de áreas de alta congestión o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana.

(...)

DE ORDEN DISTRITAL.

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*”.

ARTÍCULO 108.- Naturaleza, objeto y funciones básicas de la Secretaría Distrital de Movilidad.

(...)

a. Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito

(...)

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.

(...)

III. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

El presente Proyecto de Acuerdo busca implementar lineamientos para que se implemente un Plan Distrital de Gestión del Tráfico, que desde diferentes frentes, acciones y estrategias, promueva soluciones efectivas para mitigar la problemática actual del tránsito en el Distrito Capital.

Población en aumento, demanda de transporte en aumento

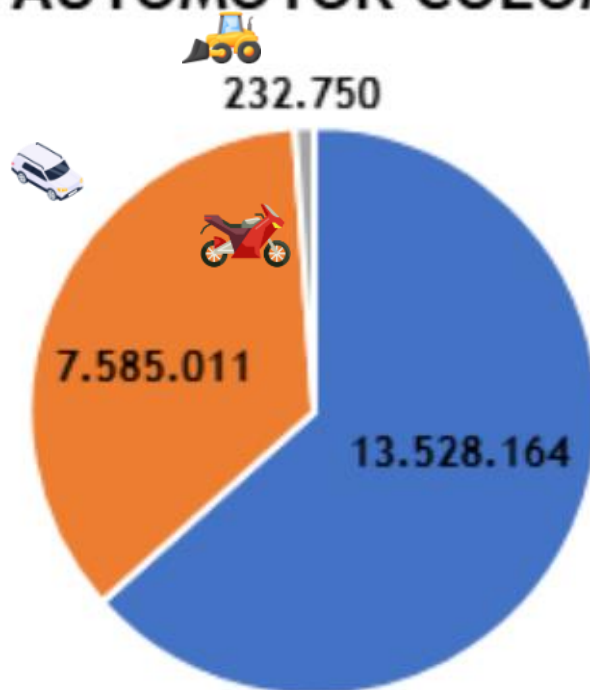
De acuerdo con la Organización de Naciones Unidas, más de la mitad de la población mundial vive actualmente en áreas urbanas y esto continuará en aumento, alcanzando una tasa del 70% para 2050 y en un promedio de 30 años se proyecta que en las ciudades habiten hasta 2.000 millones de personas más. Añade además la ONU que para el año 2022, solamente la mitad de la población urbana mundial tenía acceso al transporte público (ONU, 2022). Colombia por su parte, tiene una población estimada de 51 millones de habitantes según el DANE, es decir el tercer país de Hispanoamérica con más población después de Brasil y México. De esta población cerca del 76% de las personas habitan en el área urbana (Revista Portafolio, 2024).

¿Cómo se mueve Colombia?

Ahora bien, sobre el particular que trata el presente Proyecto de Acuerdo es de destacar que, en 2025 se registró 21.345.925 millones de vehículos activos en el RUNT y de allí, el Ministerio de Transporte destaca que anualmente el parque automotor nacional aumenta 4.3% anualmente (RUNT, 2025), distribuidos de la siguiente manera:

Figura 1. Parque automotor en Colombia 2025

PARQUE AUTOMOTOR COLOMBIA 2025



Fuente: elaboración propia con base en informe RUNT, 2025.

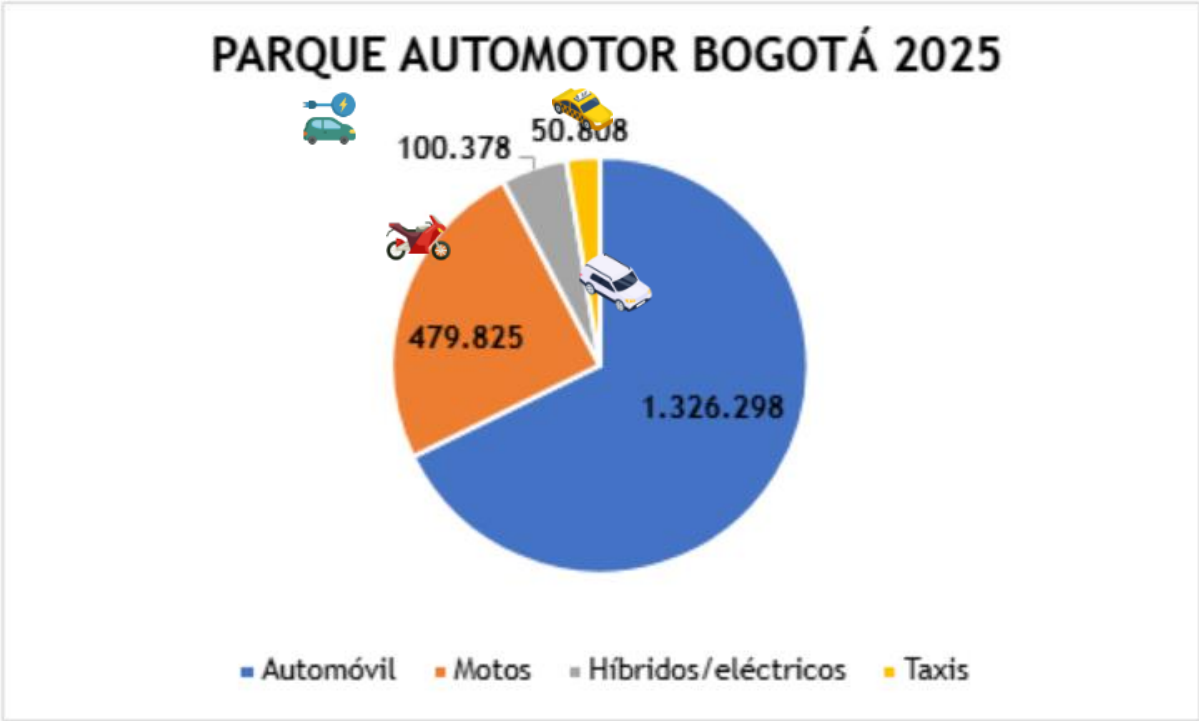
Por su parte en el año 2025 se matricularon un total de 254.205 unidades nuevas, es decir un 26.5% más que en el año 2024. Solamente en el caso de los vehículos híbridos se llegó a 67.899 unidades matriculadas, lo que representó un aumento del 59% anual. De hecho, en el caso de Bogotá se presentó una matriculación de más de 59.000 vehículos nuevos y un crecimiento del 36% (Portafolio, 2026).

En el año 2025, el aumento del parque automotor, particularmente en motocicletas fue representativo, pues 1.1 millón fueron compradas en el territorio nacional, de hecho en diciembre de 2025 se registraron 112.310 motos nuevas es decir que, la industria de la motocicleta ha crecido en un 30.86% respecto del mismo periodo en el 2024. Es de destacar que los departamentos que lideran el registro de motos son: Cundinamarca con un 18.80%, Antioquia con un 16.05% y Valle del Cauca con un 10.91% (ANDI, 2025).

¿Cuál es la situación en Bogotá?

El parque automotor en Bogotá a cierre del 2025 quedó en: 1.326.298 automóviles, 479.825 motocicletas, 77.533 vehículos híbridos, 22.845 vehículos eléctricos, 28 vehículos de transporte de carga, 11.541 patinetas, 10.519 vehículos de transporte público masivo, 50.808 taxis y 5.530 bicitaxis.

Figura 2. Parque automotor en Bogotá en 2025



Aunado a lo anterior, la Encuesta de Movilidad y la Secretaría de Movilidad expone que diariamente en Bogotá se registran 12.225.040 viajes, los cuales se dividen de la siguiente manera:

Modo Principal	Viajes	%
Público	4.142.844	33.9%
A Pie	3.342.400	27.4%
Auto	1.692.598	13.9%
Carro eléctrico	7.173	0.06%
Moto	887.352	7.3%
Moto eléctrica	69.011	0.6%
Bicicleta	886.655	7.3%
Taxi	512.485	4.2%
Escolar	243.162	2.0%
Especial	199.351	1.6%
Informal	122.315	1.0%
Intermunicipal	68.642	0.6%
Bicitaxis	5.530	0.05%
Patineta/Scooter	11.541	0.09%
Otro	33.981	0.3%
TOTAL	12.225.040	100%

Fuente: Elaboración con base en Encuesta de Movilidad, 2023 y rta 202521005136691 SDM, 2025.

Un problema de nunca acabar

De acuerdo con el Informe de TomTom Traffic Index del 2025 el promedio de congestión de Bogotá fue del 69.6%, es decir que se experimentan generalmente 206 trancones en la ciudad diariamente. En el caso de la velocidad promedio no supera los 15.4 km/h y en horas pico puede llegar a 14 km/h, lo que lleva a que anualmente un conductor puede perder en promedio 153 horas en los trancones (TomTom Traffic Index, 2026).

Lo anterior se ve reflejado en que para 2024, Bogotá se ubicó como la octava ciudad con más tráfico en el mundo y la segunda en América Latina, después de Lima. Esto lleva a que un ciudadano anualmente pase en promedio 117 horas en trancones, lo que representa 5 días perdidos por año (Voz de América, 2024). Sin embargo, un estudio de INRIX en 2018 evidenció que estas horas pueden variar y en algunos casos se ha presentado pérdidas de hasta 272 horas anuales en congestión (INRIX, 2018).

Por otra parte, el Banco Interamericano de Desarrollo expuso en su informe de *Congestión urbana en América Latina y el Caribe*, que la congestión vehicular genera una pérdida económica de \$600 millones de dólares anuales, es decir casi \$2 millones de dólares diarios, lo que representa el 0.9% del PIB de la ciudad, representados en afectación a la productividad, costos de mantenimiento de los vehículos y combustible, esto significa en un costo por usuario de \$341 dólares anuales, es decir que una persona en Bogotá pierde lo equivalente a 9% de las horas trabajadas.

De acuerdo con lo anterior, la Secretaría de Movilidad cuantificó que el costo social anual de la congestión vehicular de la ciudad alcanza los \$12.9 billones de pesos, al momento de aplicar el factor 3% identificado en el análisis de externalidades del sector. Este se realiza a través de una valoración de las pérdidas de productividad y tiempos de viaje (Secretaría de Movilidad 2026).

En este mismo informe el BID revela que si se lograra una reducción del tráfico los incidentes de tránsito podrían disminuir hasta en 11.000 siniestros viales (BID, 2021). En este mismo sentido, de acuerdo con la Dirección de Tránsito y Transporte de Bogotá (DITRA), a diario, reciben reportes de al menos 10 incidentes de violencia entre actores viales en Bogotá, ocasionados por la congestión.

Las anteriores cifras aunadas a los más de 1.200 frentes de obra activos con los que cuenta Bogotá en la actualidad, aunado a los 11.371 Planes de Manejo de Tránsito que tiene la ciudad, vuelven de la congestión vehicular en la ciudad una problemática, que lejos de disminuir, se mantiene y ciertas zonas, se recrudece, generando evidentes perjuicios para la calidad de vida de los habitantes.

¿En qué se traducen estas cifras?

Como expone la CEPAL en su estudio sobre *Recursos naturales e infraestructura: La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales*, las externalidades del tráfico residen desde los costos monetarios por la congestión, la adopción de hábitos que idealmente no son de la preferencia, como madrugar o residir cerca al trabajo, el aumento de la contaminación del aire provocada por el consumo de combustibles fósiles en vehículos que transitan lento por los trancones, los mayores niveles de ruido, la ira, el estrés, así como otros factores que deterioran la calidad de vida.

En el caso particular de los costos monetarios, este estudio expone que dicho aumento se mide entre el costo del tiempo personal y los costos operacionales de los vehículos, especialmente el gasto de combustible y mantenimientos, además también se observa el aumento en el costo de las tarifas, no sólo del transporte público individual, sino incluso en el transporte público masivo, porque el exceso de tráfico exige más vehículos y conductores, para brindar la misma capacidad de transporte, pero, los costos operacionales al final se descargan en los pasajeros.

Sobre lo anterior, pesa no sólo el hecho de los costos aumentados del transporte público, sino los beneficios que este ofrece. En el caso particular de Bogotá, hay dos constantes en el transporte público: la comodidad y la seguridad. Sobre la primera se encuentra que incluso uniendo todos los vehículos del Sistema Integrado de Transporte Público, incluido el Transmilenio, en una ciudad de ocho millones de habitantes, solo se pueden ofertar 920.323 sillas (Transmilenio, 2025); sobre la segunda, se registra que para el tercer trimestre del 2025 se presentó un aumento del hurto en el transporte público del 142.5% (+2.503 casos), de los cuales el 54% fue a mujeres, de acuerdo con la Secretaría de Seguridad (Secretaría de Seguridad, 2025). Adicionalmente, de acuerdo con una encuesta realizada por ONU Mujeres y la Secretaría de la Mujer, el 83.9% de las mujeres encuestadas se sienten inseguras en el Transmilenio y el 38.4% prefieren no usar este medio. En esa misma línea, la encuesta de movilidad reveló que en 2023 419.524 mujeres manifestaron haber sufrido violencia sexual en el transporte público.

Por ello el estudio de la CEPAL revela que las ciudades donde se considera que el transporte público no es bueno, a los actores viales no les importa sacrificar fuertes tiempos de desplazamiento, ya que no están dispuestos a abandonar el vehículo particular. Lograr que un conductor quiera usar transporte público es difícil, debido a la calidad del transporte público, porque como afirma el estudio si se quiere lograr que los conductores de vehículos particulares migren al transporte público, se les debería ofrecer operaciones superiores en términos de calidad objetiva como: la tarifa, la frecuencia de los buses, el tiempo de viaje, el aire acondicionado, los asientos reclinables, entre otros.

Por otra parte, este estudio expone otras causales de la congestión como lo son: el excesivo número de vehículos de transporte público, la circulación lenta de taxis para buscar pasajeros, el inadecuado diseño o mantenimiento de la vialidad, la falta de demarcación de los carriles, los inesperados cambios en la cantidad de vehículos, la ubicación de paraderos de buses justo en puntos de reducción en el ancho de las calzadas, el mal estado del pavimento, la presencia de baches, el estilo de conducción que no respeta a los demás y las lluvias reducen la capacidad de las vías. Asimismo, plantea que unos de los agravantes más delicados en el tráfico se dan por la defectuosa información sobre las condiciones del tránsito y la gestión inapropiada de las autoridades competentes, que en muchas ocasiones se fragmenta en diferentes entes.

Necesidad de estrategias para la descongestión: lineamientos y alternativas

La Organización Mundial de Naciones Unidas, en sus Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS, más particularmente en el objetivo 11 *“Ciudades y comunidades sostenibles”* expone en su meta 11.2 que *a 2030, se debe proporcionar el acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.*

Por su parte, el Plan Distrital de Desarrollo 2024 - 2027 *“Bogotá camina segura”*, en el artículo 8.6 del programa 6. *Movilidad segura e inclusiva*, plantea la necesidad de implementar acciones de regulación y gestión del tránsito, enfocadas en aliviar la problemática de congestión y seguridad vial.

De acuerdo con los dos lineamientos anteriormente nombrados, es pertinente mencionar que, la intervención integral en términos de descongestión vial, requiere de mejorar la capacidad y calidad de respuesta pública, así como una mejor previsión por parte de las instituciones. Pues, algunas de las acciones implementadas como la sobretasa a la gasolina, el pico y placa, el permiso de circulación (pico y placa solidario) y la gestión del estacionamiento, como expone la CEPAL en su estudio son medidas que resultan efectivas para recaudar dinero y no para cambiar la conducta de los viajeros (CEPAL, 2001). Particularmente en el caso del pico y placa no se ha reportado mejoras sustanciales en el largo plazo, en temas como la calidad del aire y la descongestión real, pues se ha presentado incremento en la compra de vehículos, consumo de gasolina y concentración de Co2 (BID, 2021).

El Banco Interamericano de Desarrollo en su Guía Práctica de Estacionamiento y Política de Reducción de Congestión en América Latina, hace mención que una de las razones que afecta el tráfico es la implementación de medidas contradictorias, es decir medidas que quieran desincentivar el uso del vehículo particular a la par con medidas que estimulen el uso de vehículos individuales.

Tal es el caso de Bogotá, con la implementación de medidas de restricción vehicular, como es el pico y placa para la descongestión, pero que a la vez, cuenta con un permiso por congestionar conocido como *pico y placa solidario*, que permite al conductor pagar un precio por circular en un día que le es restringido. Esta medida, como expone la CEPAL en su estudio de *congestión del tránsito urbano*, resulta como una estrategia de recaudo, pero no de descongestión, donde en efecto se puede destacar que para el año 2024 Bogotá recaudo \$423.283.954.750 millones de pesos por medio de este permiso y desde la implementación de la medida de pico y placa solidario, se ha recogido más de \$1 billón de pesos.

El Banco Interamericano de Desarrollo hace mención de medidas que resultan efectivas para una adecuada gestión del tráfico como es: una mejora en la disponibilidad y la calidad del transporte público, una infraestructura en excelentes condiciones para motociclistas y peatones, la implementación de sistemas de vehículos compartidos, una planificación integrada de la movilidad y el uso del suelo, políticas que propendan por una gestión de logística urbana, la entrega de mercancías fuera de las horas pico, la restricción por horarios y áreas para la carga y descarga y la gestión del tráfico (BID, 2021).

Sobre el último en particular, el BID hace mención de la importancia de la gestión del tráfico en tiempo real por parte de las autoridades, la provisión de infraestructura vial adecuada, la gestión de carriles de alta ocupación, la fiscalización de las normas de tránsito y la pacificación y acceso de vías. Asimismo, rescata la importancia de garantizar un fortalecimiento de la coordinación interinstitucional, así como de la capacidad institucional tanto a nivel digital como logístico y el empleo de autoridades metropolitanas de transporte (BID, 2021).

Frente a estas medidas de solución mencionadas el presente proyecto de acuerdo, busca recoger una serie de alternativas a través de un Plan Distrital de Gestión del Tráfico y brindar mediante este a soluciones a la problemática creciente de los trancones en Bogotá.

IV. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

En cuanto a la competencia que tiene el Concejo de Bogotá para aprobar esta iniciativa, esta se ampara en el Decreto Ley 1421 de 1993, que establece al Concejo de Bogotá como la suprema autoridad del Distrito Capital y habilitado para dictar este tipo de normas:

Decreto Ley 1421 de 1993

ARTÍCULO 30. OBJETO. *El presente estatuto político, administrativo y fiscal tiene por objeto dotar al Distrito Capital de los instrumentos que le permitan cumplir las funciones y prestar los servicios a su cargo; promover el desarrollo integral de su territorio; y contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.*

Las disposiciones del presente estatuto prevalecen sobre las normas legales de carácter general vigentes para las demás entidades territoriales.

ARTÍCULO 12: *Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la ley: Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.*

1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

(...)

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

V. IMPACTO FISCAL

Como lo establece el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, es obligatorio esclarecer el impacto fiscal que tienen las normas sobre las finanzas públicas, lo que significa medir la carga fiscal que estas pueden tener tanto en el presupuesto anual y en el Marco Fiscal de mediano Plazo que deben observar las diferentes entidades del Estado. Ahora bien, esto no significa que los instrumentos normativos que pueda aprobar el Concejo de Bogotá estén limitados por este hecho, pues como lo aclara la Sentencia C-911 de 2007, el impacto fiscal no se puede convertir en una limitación absoluta para que las corporaciones públicas cumplan con sus funciones legislativas o de orden normativo. En este sentido, la sentencia establece:

En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.

(...) el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.

Ahora bien, teniendo en cuenta el objeto del proyecto y cómo este se alcanzará, se considera que no se genera impacto fiscal, en la medida en que se enmarca en los Decretos 813 de 2017 Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017 - 2026 y el Decreto 494 de 2023 que adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023 - 2032 y los recursos con los que cuentan las entidades del nivel central y descentralizado del Distrito son suficientes para su puesta en marcha.

VI. CONCLUSIÓN

En mérito de lo expuesto y de conformidad con el Capítulo IX del Acuerdo 741 de 2019, nos permitimos presentar a su consideración el presente proyecto de acuerdo, para su trámite y aprobación.

Respetuosamente,

EDISON JULIÁN FORERO CASTELBLANCO

Concejal de Bogotá

PROYECTO DE ACUERDO No 208 DE 2026**PRIMER DEBATE*****“POR MEDIO DEL CUAL SE EMITEN LINEAMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DISTRITAL DE GESTIÓN DEL TRÁFICO BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”*****EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL**

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las que le confieren el numeral 1 y 19 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

ACUERDA:**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

ARTÍCULO 1. OBJETO. Implementar el Plan Distrital de Gestión del Tráfico, enfocado en la adopción de medidas que permitan una mejora en las condiciones del tránsito en el Distrito Capital.

ARTÍCULO 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Los lineamientos y los mandatos aquí contenidos deberán aplicarse en la jurisdicción del Distrito Capital de Bogotá

ARTÍCULO 3. ESTUDIOS E IDENTIFICACIÓN DE INTERSECCIONES CRÍTICAS. La Secretaría Distrital de Movilidad realizará estudios trimestrales sobre el comportamiento del tránsito en Bogotá, por medio del cual mantendrá actualizado un registro de intersecciones críticas para intervención distrital.

ARTÍCULO 4. EVALUACIÓN MENSUAL DE CIFRAS. La Secretaría Distrital de Movilidad realizará una evaluación mensual de las cifras críticas del tránsito en Bogotá y las publicará en el Observatorio de Movilidad, a fin de ser empleadas como insumos para la toma de decisiones.

ARTÍCULO 5. PLANES DE ACCIÓN LOCALES. La Secretaría Distrital de Movilidad, en articulación con la Alcaldías Locales, realizará planes de acción locales de gestión de tráfico anual, mediante los cuales se determinarán lineamientos para mejorar las condiciones de tránsito de cada localidad.

Parágrafo 1. Los planes de acción locales de gestión de tráfico deben ir alineados con los lineamientos determinados en el plan de gestión del tráfico distrital.

ARTÍCULO 6. MESA DE GESTIÓN DEL TRÁFICO. La Secretaría Distrital de Movilidad articulará una mesa de gestión del tráfico al interior de su entidad, conformada por las áreas encargadas de la señalización, inteligencia para la movilidad, semaforización y Planes de Manejo de Tránsito.

Parágrafo 1. Esta mesa se reunirá trimestralmente para evaluar la implementación del Plan Distrital de Gestión del Tráfico y determinará acciones de mejora para las condiciones del tránsito en Bogotá.

ARTÍCULO 7. UNIDAD DE REACCIÓN VIAL INMEDIATA. Créase la Unidad de Reacción Vial Inmediata conformada por Agentes Civiles de Tránsito y Guías de Gestión y Control de Tránsito.

ARTÍCULO 8. OBJETIVO DE LA UNIDAD DE REACCIÓN VIAL INMEDIATA. La Unidad de Reacción Vial Inmediata será un cuerpo encargado de la gestión eficiente del tránsito en horarios e intersecciones críticas.

Parágrafo 1. Esta Unidad de Reacción Vial Inmediata deberá contar con una identificación diaria de las intersecciones con más tránsito, en las horas pico de Bogotá.

Parágrafo 2. La designación del personal para la reacción vial inmediata deberá estar a cargo de los Subcomandantes de Tránsito, del cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito de la Secretaría de Movilidad.

ARTÍCULO 9. IMPLEMENTACIÓN. La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad tendrá un año de la fecha de publicación para empezar a implementar y gestionar el presente acuerdo.

ARTÍCULO 10. INFORME ANUAL. La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad presentará un informe anual al Concejo de Bogotá sobre el impacto del presente acuerdo en la implementación y evaluación del Plan Distrital de Gestión del Tráfico.

ARTÍCULO 11. VIGENCIA. El presente acuerdo empieza a regir desde su fecha de publicación.

BIBLIOGRAFÍA

Alcaldía de Bogotá (2024). Plan Distrital de Desarrollo 2024 - 2027 “Bogotá Camina Segura”.

ANDI (2025). Registro de motocicletas nuevas en Colombia: diciembre 2025. Cámara de la Industria de motocicletas. Obtenido de: <https://www.andi.com.co/Home/Noticia/17974-andi-y-fenalco-en-diciembre-de-2025-se>

Banco Interamericano de Desarrollo - BID (2013). Guía Práctica de Estacionamiento y Política de Reducción de Congestión en América Latina

Banco Interamericano de Desarrollo - BID (2021). Congestión urbana en América Latina y el Caribe: características, costos y mitigación. División de Transporte.

CEPAL (2001). Ian Thomson y Alberto Bull. Recursos naturales e infraestructura: La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales.

Betancur C., Danniell Estiben (2020). Congestión vehicular y políticas públicas. Universidad Pontificia Bolivariana.

INRIX. (2018). Global Traffic Scorecard. INRIX Research . Obtenido de NRIX 2019 Global Traffic Scorecard: <https://inrix.com/scorecard/>

Organización de Naciones Unidas - ONU (2022). Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS. Obtenido de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>.

Organización Mundial de la Salud - OMS (2021). Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030. Obtenido de: <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

Revista Portafolio. (2024). Panorama: así estarían conformados los hogares colombianos en el 2025. Obtenido de: <https://www.portafolio.co/economia/finanzas/asi-llegara-colombia-al-2025-en-temas-demograficos-segun-raddar-618755>

Revista Portafolio (2026). Sector automotor cerró 2025 con su mejor diciembre en seis años: matrículas nuevas crecieron 19%. Obtenido de: <https://www.portafolio.co/negocios/vehiculo/sector-automotor-cerro-2025-con-su-mejor-diciembre-en-seis-anos-matriculas-nuevas-crecieron-485576>

RUNT (2025). Balance del sector tránsito y transporte. Boletín de Prensa 001 de 2025.

Secretaría Distrital de Movilidad (2023). Encuesta de movilidad.

Secretaría Distrital de Movilidad (2025). Respuesta No. 202521005136691

Secretaría Distrital de Movilidad (2026). Respuesta No. 202621000115841

Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia (2025). Informe del Plan Integral de Seguridad, Convivencia Ciudadana y Justicia, III Trimestre de 2025.

TomTom Traffic Index (2026). Bogota traffic report. Obtenido de: <https://www.tomtom.com/traffic-index/bogota-traffic/>

Transmilenio (2025). Respuesta No. 2025-EE-02048

Voz de América (2024). Bogotá, una de las ciudades con mayores problemas de tráfico en el mundo. Obtenido de: <https://www.vozdeamerica.com/a/bogota-una-de-las-ciudades-con-mayores-problemas-de-traffic-del-mundo-/7807144.html>