

**DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE  
ZONA AMARILLA UBICADA EN LA CARRERA 7A ENTRE LA CALLE 94 Y CALLE 94A**

**STPUB-ET-024-2023**

**SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**

AC 13 No. 37 - 35  
Bogotá D.C., Colombia  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

RUTH DARY BORRERO GÓMEZ  
**Subdirectora de Transporte Público**

OSCAR MAURICIO VELASQUEZ BOBADILLA  
**Subdirector de la Bicicleta y el Peatón**

DIEGO ANDRÉS SUÁREZ GÓMEZ  
**Subdirector de Infraestructura**

VALENTINA ACUÑA GARCÍA  
**Subdirectora de Transporte Privado**

**Septiembre de 2023**

**DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE PARA LA UBICACIÓN DE LA ZONA AMARILLA EN  
LA CARRERA 7A ENTRE LA CALLE 94 Y CALLE 94A**

SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE LA MOVILIDAD

FECHA: Septiembre de 2021

**HOJA DE CONTROL DE VERSIONES**

Versión	Fecha de Entrega	Descripción de la Modificación	No. de Páginas
0.0	SEPTIEMBRE 2023	N/A	14

<b>APROBADO POR:</b> VoBo en Drive 17/10/2023	<b>APROBADO POR:</b> VoBo en Drive 05/07/2023
Ruth Dary Borrero Gómez <b>Subdirectora de Transporte Público</b>	Diego Andrés Suárez Gomez <b>Subdirector de Infraestructura</b>
<b>APROBADO POR:</b> VoBo en Drive 14/09/2023	<b>APROBADO POR:</b> VoBo en Drive 21/06/2023
Oscar Mauricio Velásquez Bobadilla <b>Subdirector de la Bicicleta y el Peatón</b>	Valentina Acuña García <b>Subdirectora de Transporte Privado</b>
<b>REVISADO POR:</b> VoBo en Drive 15/09/2023	<b>REVISADO POR:</b> VoBo en Drive 23/06/2023
Andres Prada Serrano <b>Subdirección de Transporte Público</b>	Carlos Alberto Lara Laccouture <b>Subdirección de Infraestructura</b>
<b>PROYECTADO POR:</b> VoBo en Drive 15/09/2023	<b>PROYECTADO POR:</b> VoBo en Drive 26/06/2023
Jose Roberto Galvis Rodriguez Luis Miguel Jimenez Caballero Fauri David Cortes Sosa <b>Subdirección de Transporte Público</b>	María Paola Quintana Prieto <b>Subdirección de Infraestructura</b>
<b>PROYECTADO POR:</b> VoBo en Drive 21/06/2023	<b>PROYECTADO POR:</b> VoBo en Drive 15/09/2023
Juan Pablo Romero Cuellar Edgar Mauricio Cruz Marquez <b>Subdirección de Transporte Privado</b>	Angela Maritza Cristancho Molina <b>Subdirección de la Bicicleta y el Peatón</b>

## 1. INTRODUCCIÓN

En Bogotá, el servicio de transporte público individual atiende necesidades específicas de cierto tipo de usuarios y es un medio de transporte alternativo, en ocasiones complementario al servicio de transporte público colectivo. Adicionalmente, satisface la demanda de usuarios de vehículo particular en los días de restricción de circulación, lo que lo convierte en un sustituto efectivo al vehículo privado, contribuyendo a reducir la propiedad y el uso del auto particular y disminuyendo las necesidades de estacionamiento.

En la ciudad se ha considerado el taxi como un medio de transporte para realizar viajes rápidos, confortables y flexibles. No obstante, la dinámica de operación de estos vehículos convierte este sistema en un servicio preferencial poco eficiente en temas de ocupación de la red vial de la ciudad. Por tales razones, esta modalidad de transporte ha sido históricamente controlada a través de medidas regulatorias que han restringido el crecimiento de su flota y el número de vehículos circulando diariamente en la ciudad, con el objetivo de mitigar los problemas de congestión, sobreoferta y contaminación por fuentes móviles.

Las zonas amarillas son los espacios destinados por la Administración Distrital para albergar temporalmente los taxis, con el fin de evitar los recorridos por la malla vial sin pasajeros y así optimizar tanto el uso del transporte individual como la infraestructura vial. Así mismo se busca que el usuario tenga una mejor percepción del servicio mediante unas condiciones más seguras y controladas para su viaje

## 2. OBJETIVOS

A continuación se presentan los objetivos del presente documento.

### 2.1. Objetivo General

Consolidar las zonas Amarillas en la ciudad de Bogotá D.C. como puntos de operación seguros y confiables en el servicio de Transporte Público Individual Taxi.

### 2.2. Objetivos Específicos

- Evaluar la factibilidad de ubicación de una zona amarilla en el costado oriental de la Carrera 7A entre la Calle 94 y Calle 94A.
- Lograr sincronizar las necesidades de la comunidad con los diferentes aspectos técnicos en materia de movilidad.

## 3. NORMATIVIDAD

En virtud de las políticas generadas en torno a la movilidad de las personas en las diferentes modalidades de transporte, es clave destacar que, entre otros, la seguridad y calidad al usuario son principios rectores del transporte. En función de éstos, son diversos los lineamientos orientados a dar garantía de tales principios y en especial a proveer espacios para el acceso al Servicio de Transporte Público Individual Taxi, entre los que se incluyen los siguientes:

La Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2013, mediante la cual se adoptó el Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual tiene por objeto regular la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas y ciertas vías privadas. Así mismo, el artículo 119 ibídem prevé que solo las autoridades de tránsito dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.

El artículo 1 del Decreto 1253 de 1997, expedido por el Alcalde Mayor de Bogotá D.C., que crea zonas especiales de parqueo provisional para los vehículos de tipo individual (taxis), denominadas "Zonas Amarillas".

El artículo 2 del Decreto 1253 de 1997, que establece: "Se entiende por "Zona Amarilla" un área de la vía pública demarcada para el efecto, donde previa autorización de la Secretaría de Tránsito y Transporte se puedan estacionar taxis en espera de ser demandados sus servicios y donde el público puede acudir para la contratación de éstos. Estas zonas no ocasionan costo adicional o extras para los usuarios."

La Resolución 103 de 2011, y su modificación posterior (Resolución 079 de 2016) de la Secretaría Distrital de Movilidad, que dictó disposiciones sobre señalización para la operación de Zonas Amarillas de estacionamiento en vía para vehículos de transporte público individual tipo taxi, regulando su uso, lugares donde operarían, señalización y control, así como el procedimiento para la definición de zonas amarillas, y adoptó el Manual de Operación de Zonas Amarillas en vía para Bogotá D.C.

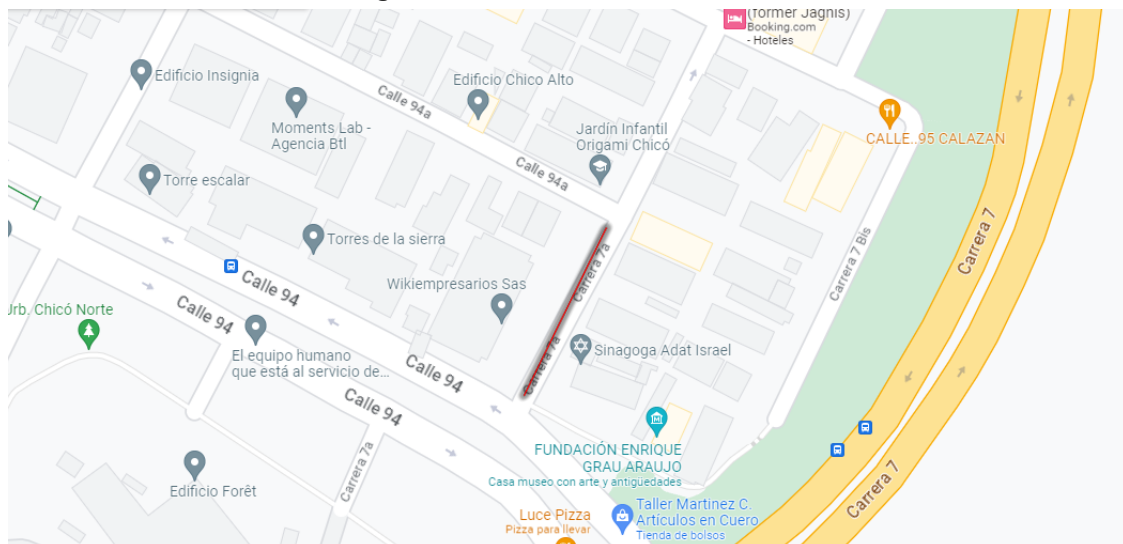
El Decreto 672 de 2018, "*Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones*", crea la Subdirección de Transporte Público, la cual "*Hace parte de la Dirección de Planeación de la Movilidad, se encarga de manejar los temas de macroproyectos en movilidad como metro, cable y taxis, además de fortalecer la accesibilidad del sistema de transporte público*".

#### 4. CONSIDERACIONES Y PROPUESTAS

##### ANTECEDENTES

Sobre el segmento vial de la Carrera 7A entre la Calle 94 y Calle 94A en el costado occidental, se habilitó mediante oficio SDM-DTI-85973-2015 el uso de tres (3) cupos como zona amarilla para la prestación del servicio de transporte público individual, su ubicación se detalla en la imagen 1. Esta zona cuenta actualmente con señalización vertical SI-25 (Discapacitados) en buen estado. De acuerdo con la priorización de 50 zonas amarillas que se realizó entre los años 2020 y 2021, se realiza este concepto de viabilización de zona amarilla para la Carrera 7A a la altura de la Calle 94 y Calle 94A para operar en el horario de 09:00 horas a 17:00 horas.

**Imagen 1. Localización Zona Amarilla.**



Fuente: Google Maps, 2023.

En este tramo vial se encuentra ubicada una bahía en el costado occidental sobre la que se observa el parqueo de vehículos particulares

Dado que sobre la Carrera 7A entre la Calle 94 y Calle 94A y alrededores, se encuentran varios establecimientos culturales y de recreación, se considera una zona generadora y atractora de viajes. Actualmente se presenta el siguiente perfil vial que cuenta con dos carriles en sentido sur - norte:

Imagen 2. Perfil vial existente.



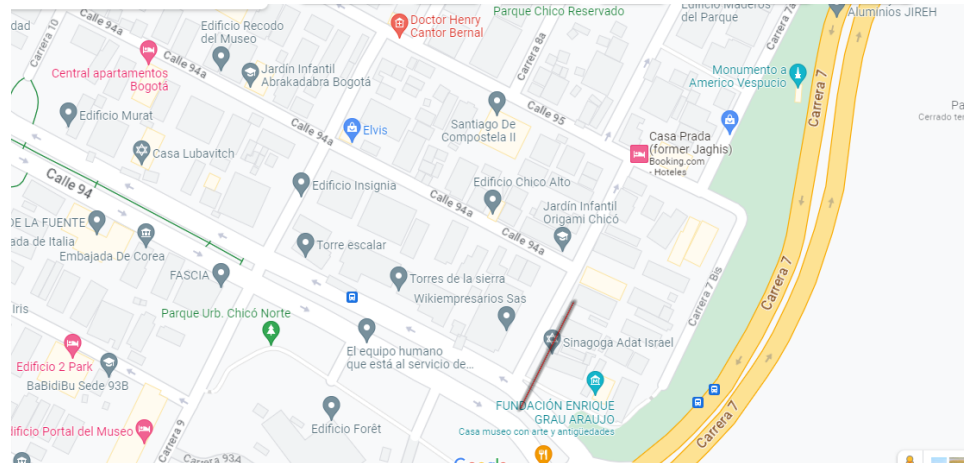
Fuente: visita técnica SDM, abril 24 de 2023.

Respecto a la localización de una zona amarilla en este tramo vial de la Carrera 7A, la cual responda a una necesidad de organización de la oferta de taxis en la zona, la Subdirección de Transporte Público procedió a realizar la evaluación correspondiente, conforme se detalla a continuación:

#### 4.1. Demanda

En las inmediaciones de la Carrera 7A a la altura de la Calle 94 y Calle 94A se encuentra una oferta de diversidad de establecimientos culturales, educativos y otros equipamientos de la zona que se detallan en la Imagen 3. Con base en lo anterior, se destaca la alta generación de viajes en el servicio de transporte público individual.

Imagen 3. Localización de establecimientos comerciales dentro de la zona en estudio.



Fuente: Google Maps, 2022.

#### 4.2. Oferta de Infraestructura Vial

La Carrera 7A entre la Calle 94 y Calle 94A hace parte de la malla vial local de la ciudad de Bogotá, cuenta con 2 carriles en sentido N-S/S-N, ancho de calzada aproximado de 7,41 metros, y adicionalmente se evidencia que se encontraron espacios públicos que cumplen con la definición de bahía de estacionamiento establecida en el artículo 2° de la Ley 769 de 2002: “[...] *Definiciones, Bahía de estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos [...]*” la cual presenta un ancho aproximado de 3,22 metros. Así mismo, cuenta con CIV 2000385. Este tramo vial corresponde a Zona Amarilla con Concepto SDM-DTI-85973-2015, ubicada en el costado W con capacidad de 3 cupos.

Adicionalmente, es importante informar que, el tramo vial no cuenta con circulación de rutas del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP y está identificado con RUPI 726-2 y uso del suelo USO NIVEL1: ZONAS VIALES, USO NIVEL 2: VÍAS VEHICULARES.

#### Estacionamiento en vía

Para la definición de zonas de estacionamiento de taxis (zonas amarillas) permitidas en vía, se tienen criterios en función de los anchos mínimos de calzada requeridos para permitir el estacionamiento en paralelo, de los sentidos de circulación vehicular y del volumen vehicular presente en el tramo vial a evaluar, conforme se detalla en la siguiente tabla.

**Tabla 1. Anchos mínimos de calzada permitidos para actividad de estacionamiento en vía (Autos).**

Anchos de calzada para permitir estacionamiento en vías locales e Intermedias (m)		
Vehículos Livianos		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	6,00 (3CR+3EE)	9,00 (3CR+6EE)
Doble	9,00 (6CR+3EE)	12,00 (6CR+6EE)
Vehículos de Carga		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	6,25 (3,25CR+3EE)	9,25 (3,25CR+6EE)
Doble	9,50 (6,5CR+3EE)	12,50 (6,5CR+6EE)
Movilidad reducida con circulación de vehículos		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	6,60 (3CR+3,6EE)	10,20 (3CR+7,2EE)
Doble	9,60 (6CR+3,6EE)	13,20 (6CR+7,2EE)

CR: Carril de Circulación EE: Espacio de Estacionamiento

Fuente: Lineamientos técnicos para la evaluación y condiciones de regulación al estacionamiento en vía en la ciudad de Bogotá – SDM.

Así las cosas, una vez revisadas las bases de datos georreferenciadas se evidencio que en el segmento vial de la Carrera 7A entre la Calle 94 y Calle 94A **hace parte del Proyecto de zonas de parqueo pago – ZPP, el cual se encuentra contemplado en el Decreto 379 de 2021 y el tramo en mención cumple con los criterios técnicos definidos.** En este tramo se viabiliza el estacionamiento en vía en el costado W con 10 cupos proyectados.

Así mismo, se logró verificar que la reserva está a cargo de la SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD - SDM (en estado Reservado), para el programa de Implementación Estacionamiento en vía, con comunicación 20215260920862 y fecha de reporte 13/8/2021.

Al respecto, es importante precisar que, el tramo identificado con CIV 2000385 hace parte del área de implementación 02 del grupo 03, en donde se realizó la evaluación de las condiciones técnicas y normativas dando lugar a la habilitación de estacionamiento en vía en el costado W, mismo costado donde se ubica zona amarilla (Cupo Taxi) con una capacidad de 3 cupos. Por lo tanto, al pertenecer al mismo costado de la habilitación el proyecto ZPP se debe ajustar y armonizar con la Terminal de Transporte S.A para verificar si es posible definir los cupos establecidos para taxis en este espacio.

#### 4.3. Transporte Público

Sobre la Carrera 7A entre la Calle 94 y Calle 94A no se presenta circulación de rutas de transporte público - SITP, por lo tanto se considera viable la ubicación para el caso expuesto, de la zona amarilla. Sin embargo, si las condiciones de operación de la zona cambian, deberá efectuarse un nuevo estudio sobre esta zona.



#### 4.4. Transporte no motorizado, proyectos de Peatones y Bicicleta

En el tramo de estudio de la KR 7A entre CL 94 y CL 94A, no se cuenta con intervención directa para la cicloinfraestructura, no obstante, la cicloinfraestructura más cercana se encuentra en la AK7 con una tipología bidireccional en el costado Occidental a nivel de calzada, adosada al separador central y segregación no traspasable.

Adicional a lo anterior, cerca a la Zona amarilla y acorde a el actual Plan de Ordenamiento Territorial "Bogotá Reverdece 2022 - 2035" adoptado mediante Decreto 555 de 2021, incluye la proyección de la red de ciclorruta en el tramo de la CL 94, sin embargo está no tendrá interacción directa con la zona amarilla propuesta. (Ver Imagen 5).

#### Imagen 4. Localización Cicloinfraestructura AK 13 y proyección Ciculo- Infraestructura POT.



Fuente: SBP, SDM.

Por otra parte, no es un segmento potencial previamente analizado para la ubicación de una estación del Sistema de Bicicletas Compartidas.

#### 4.5. Operación del transporte de carga

Como quiera que se tiene contemplado proyectos que consideren la implementación de zonas de carga y descargue en el tramo vial del asunto, no se tienen observaciones desde la Subdirección

de Transporte Privado. Sin embargo es importante mencionar que para el tramo, al ser una vía de la malla vial intermedia/local de la ciudad están permitidas las actividades de cargue y descargue de mercancías entre las 20:00 horas y las 06:00 en cualquier tipología de vehículos de carga (C2), asimismo se permite la circulación de estos fuera del siguiente horario lunes a viernes entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas, según lo estipulado en el Decreto Distrital 077 de 2020.

#### **4.6. Operación de cajones de valet parking**

A partir de la revisión de las condiciones asociadas a la operación del proyecto de valet parking en este segmento vial, se encuentra que actualmente no se tienen autorizados por parte de esta Entidad cajones para la prestación de este servicio y en función de la configuración vial del tramo en estudio y las condiciones de demanda, no se tiene prevista una implementación o autorización de nuevos espacios en el corto plazo para esta actividad.

#### **4.7. Señalización vial**

Actualmente el segmento vial cuenta con señalización existente la cual consiste en la señal vertical SI-25 (Discapacitados).

**Imagen 5. Señalización vertical existente.**



Fuente: visita técnica SDM, marzo 17 de 2022.

Se recomienda instalar señal de autorización conforme con el numeral 2.2.7 Señales de Autorización del manual de señalización 2015 del Ministerio de Transporte. Esta se podrá complementar con una placa que indique el número de cupos autorizados y el horario permitido

(09:00 horas a 17:00 horas).

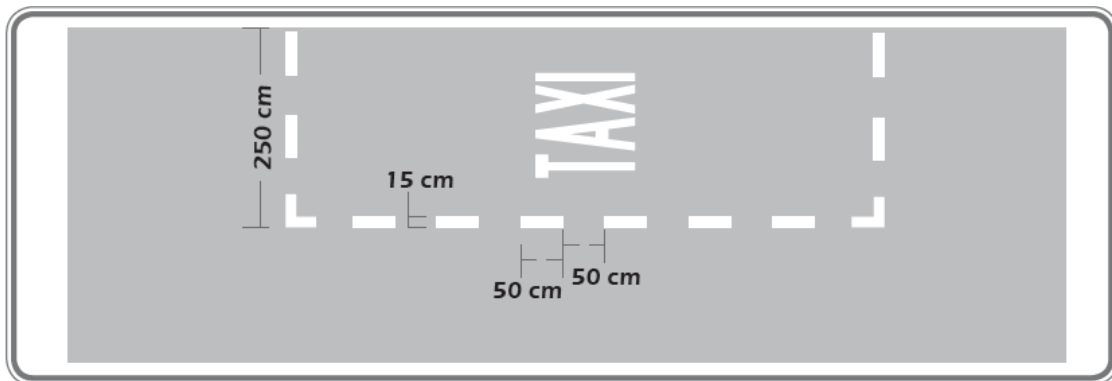
**Imagen 6. Zona de estacionamiento de taxis SR-34.**



Fuente: Manual de señalización vial. Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calle, carreteras y ciclorrutas de Colombia. 2015. Ministerio de Transporte.

No se presenta demarcación de piso, por lo cual se propone complementar esta conforme al manual de señalización 2015 del Ministerio de Transporte, 3.17.2. Estacionamiento de Taxi, para los cajones de los cupos.

**Imagen 7. Demarcación de Estacionamiento de Taxis.**



Fuente: Manual de señalización vial. Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calle, carreteras y ciclorrutas de Colombia. 2015. Ministerio de Transporte.

Así mismo incluir el pictograma y ajuste del texto "TAXI" de acuerdo con el oficio SDM-DCV-104881-2017 del 25 de julio de 2017.

Imagen 8. Pictograma y texto "TAXI" demarcación de piso zona amarilla.



Fuente: SDM-STPU, 2018.

## 5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), en la actualidad se encuentra realizando el convenio interadministrativo No 2021-2470, celebrado con la Terminal de Transporte S.A., cuyo objeto es *"Autorizar por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad a la Terminal de Transporte S.A. para ejecutar la implementación, administración, operación, explotación y control de la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía en las áreas de implementación y segmentos viales autorizados..."*, en este sentido la Terminal de Transporte S.A., conjuntamente con la SDM se encuentra evaluando constantemente los tramos viales, espacios con morfología semejante a bahía de estacionamiento, volteaderos y/o parqueaderos fuera de vía, dentro de los cuales la SDM es la administradora de dichos espacios teniendo en cuenta lo contemplado en el Artículo 11 del Decreto 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"*. Lo anterior, con el fin de establecer Zonas de Parqueo Pago en vías y espacios del Distrito Capital. En consecuencia, el convenio interadministrativo es aplicable a todo el Distrito Capital, por lo cual, es importante reiterar que, el espacio de la **Carrera 7A entre la Calle 94 y Calle 94A** fue considerado como potencial para permitir la actividad de estacionamiento en vía a través del proyecto ZPP en el costado W, razón por la cual se puede emitir viabilidad de la zona amarilla por parte de la Subdirección de infraestructura hasta que la Terminal de Transporte S.A lo analice para que de esta manera la misma pueda ser armonizada si aplica y así se determina.
- Sobre el segmento analizado no se encuentra contemplada alguna estación proyecto del sistema de bicicletas compartidas, así mismo no existe actualmente red de ciclo-infraestructura que afecte la viabilidad de una zona amarilla.

- Actualmente, sobre la Carrera 7A no se presenta circulación de rutas de transporte público - SITP, por lo tanto se considera viable la ubicación para el caso expuesto, de la zona amarilla.
- No se tienen observaciones desde la Subdirección de Transporte Privado. Sin embargo es importante mencionar que para el tramo, al ser una vía de la malla vial intermedia de la ciudad están permitidas las actividades de cargue y descargue de mercancías en los horarios descritos en numeral 4.5.
- Teniendo en cuenta las conclusiones anteriores, es viable la ubicación de la zona amarilla realizando las articulaciones necesarias con la Terminal de Transporte, por lo que se recomienda **implementar** la zona amarilla propuesta sobre la Carrera 7A entre la Calle 94 y Calle 94A de acuerdo con las siguientes condiciones:

**Tabla 2. Parámetros de operación de la Zona Amarilla.**

Ubicación	Carrera 7A entre la Calle 94 y Calle 94A
Costado	Occidente
Número de Cupos	3
Horario de Operación	09:00 horas a 17:00 horas

Fuente: SDM - STPU, 2023.

## ANEXOS