

## BOGOTÁ

## TEMAS DEL DÍA

[Colados en TransMilenio](#)
[Impuesto predial](#)
[Embarazo adolescente](#)
[Inversión extranjera](#)
[ÚLTIMAS NOTICIAS](#)

## Tras encuesta, Bogotá le apuesta a más días sin carro y sin moto

Sondeo que realizó el Distrito a 1.400 personas propició una nueva jornada, que será el 22 de abril.



Por: BOGOTÁ |

© 10:55 p.m. | 8 de abril de 2015

Un 88,3 por ciento de ciudadanos está de acuerdo que Bogotá realice el día sin carro y sin motos y un 80,4 por ciento, incluso, dijo que esta medida debería hacerse más de una vez al año.

Las respuestas a este sondeo realizado por la Alcaldía de Bogotá a 1.400 personas, el pasado 5 de febrero, propiciaron que la administración capitalina decidiera hacer otro día sin carro y sin motos, el próximo miércoles 22 de abril. La medida se aplicará entre las 5 de la mañana y las 7:30 de la noche.

La anterior jornada se efectuó el 5 de febrero de este año, cuando por primera vez en la ciudad se incluyeron a las motocicletas en la restricción. La decisión se tomó, también, ante los buenos resultados de la jornada anterior en frentes como la salud, la calidad del aire y la movilidad.

Por ejemplo, el flujo de peatones se incrementó el 19,2 por ciento y el de bicicletas, el 175 por ciento, con respecto a un día normal. Además, no solo hubo un 23,4 por ciento más pasajeros en los buses zonales del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) en comparación con días sin la restricción, sino que esa tendencia se mantuvo en el 9 por ciento, una semana después. En TransMilenio solo fue del 4 por ciento durante la jornada.

Por otro lado, se ha encontrado que en promedio, menos de dos personas usan un carro por viaje. Esto produce trancones. También, que los casos de mortalidad por accidente de tránsito se han incrementado el 30 por ciento entre el 2013 y el 2014.

Eduardo Behrentz, decano de la Facultad de ingenierías de la Universidad de Los Andes, dijo que el incremento en el uso del transporte más que un beneficio es un efecto obvio. "Que se haya sostenido una semana después es interesante, pero se mide mejor el impacto dos semanas después. Se sabría si sí hubo un cambio en las preferencias de transporte de los ciudadanos. Me gusta que la gente vea que se puede vivir sin carro".

De acuerdo con el sondeo, el 80 por ciento de entrevistados declaró que sus actividades, en ese día, no se habían afectado. El 52,6 por ciento de los viajes realizados fueron por trabajo; el 13,7 por ciento, por estudio, y el 11,9 por actividades del hogar, lo que indicaría que no se entorpece la dinámica de la ciudad.

Otros de los beneficios son los ambientales. Por primera vez en más de una década los niveles de contaminación se redujeron en un día sin carro, éxito que el Distrito atribuye a la inclusión de las motos en la medida.

De acuerdo con el monitoreo de la Secretaría de Ambiente, se redujo el 12 por ciento de las partículas PM10 emitidas por vehículos, que afectan la salud respiratoria. Si se mira la reducción en comparación con otros días de febrero, llegó al 34 por ciento.

También decreció la concentración de las partículas PM 2,5 en el 22 por ciento, si se compara el resultado con el de otros días de similares características climáticas.

La disminución en el flujo vehicular implicó también menos ruido. En vías como la avenida Circunvalar, la carrera 19, la calle 80 y la Autosur hubo una caída de entre 41 y 16 por ciento en hora pico, y de entre el 57 y el 21 por ciento en las horas valle.

José Stalin Rojas, director del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional, advirtió que el Distrito debería aprender de los errores de la pasada jornada del día sin carro. "La congestión en los paraderos del SITP fue evidente, así como la dificultad de la gente para recargar sus tarjetas". Finalmente, dice que las motos son los principales responsables por las emisiones contaminantes de la ciudad.

### Sí podrán circular

Carros y motos de transporte o servicio público, emergencia, militares y de Policía y de organismos de seguridad del Estado, así como los conducidos por personas con discapacidad.

Vehículos de transporte especial de estudiantes y aquellos que movilicen más de diez pasajeros.

Caravana presidencial y vehículos con blindaje.

Mensajeros y domiciliarios de empresas.

Vehículos de medición ambiental del Distrito.

f 3

t 37

g+

✉