 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVO	CÓDIGO: GN-PR001 – FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTO DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

PROYECTO DE ACUERDO No. ___ DE 2016

“POR MEDIO DEL CUAL SE IMPLEMENTAN ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE MOTOCICLETAS”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

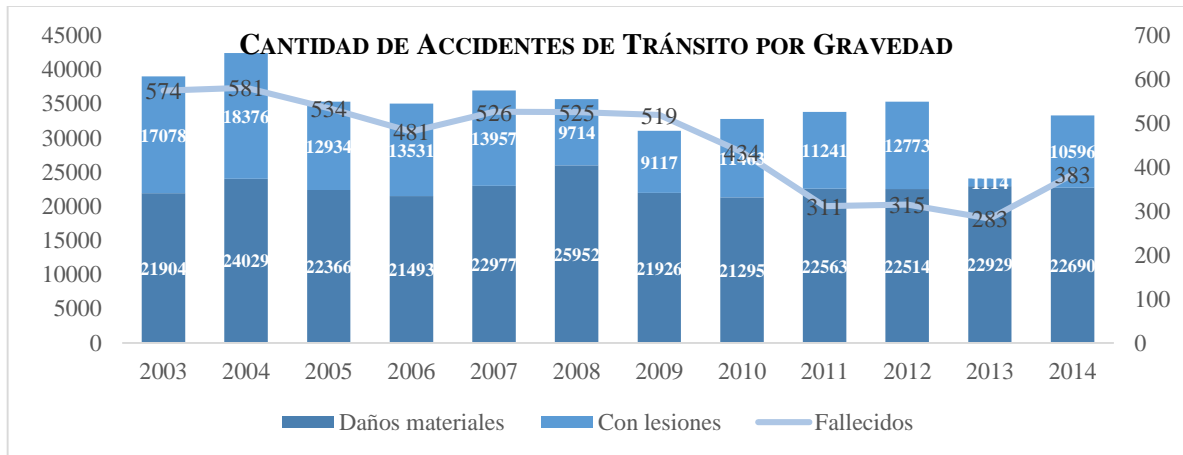
OBJETO DEL PROYECTO

La presente iniciativa tiene por objeto la implementación de Zonas Adelantadas de uso exclusivo para motocicletas en las principales intersecciones semafóricas de Bogotá, con el fin de ordenar el uso de la infraestructura vial de la ciudad, evitando el zig-zag y permitiendo fluidez cuando el semáforo se pone en verde.

MARCO DE REFERENCIA

En los últimos años ha aumentado el parque automotor matriculado en Bogotá, en el año 2004 la Secretaría Distrital de Movilidad registraba 762.028 vehículos, para el año 2014, diez años después, el Registro Distrital Automotor señala 2.042.890 vehículos, lo que equivale a un aumento en 268%.

El aumento del parque automotor ha significado un aumento del número de viajes diarios, sin embargo esta variable no guarda una correlación directa con el aumento en el número de accidentes de tránsito, en este sentido se observa incluso una reducción en los últimos 10 años puesto que en 2004 se registraron 42.986 accidentes tránsito y en 2014 se registraron 33.669, lo que equivale a una disminución del 21,8%.



Elaboración Propia.


Fuente Respuesta. 26928 SDM. 2015



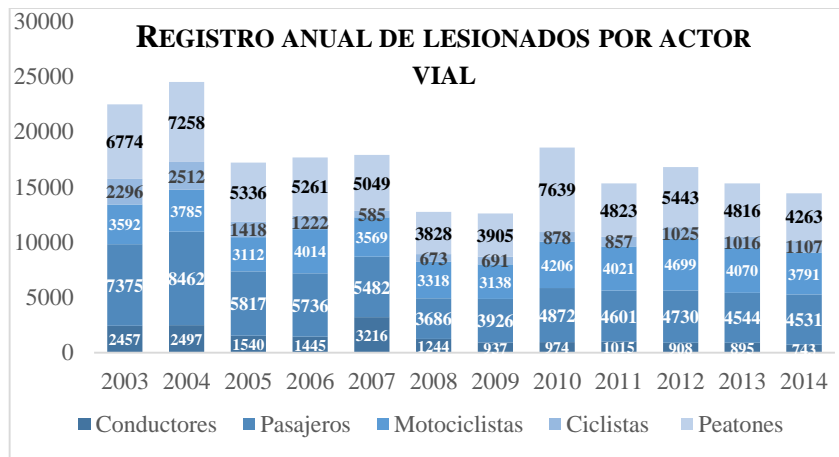
“EL CONCEJO, COMPROMISO Y TRANSPARENCIA POR BOGOTÁ”

Calle 36 No. 28A-41 PBX 2088210
www.concejobogota.gov.co



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVO	CÓDIGO: GN-PR001 – FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTO DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

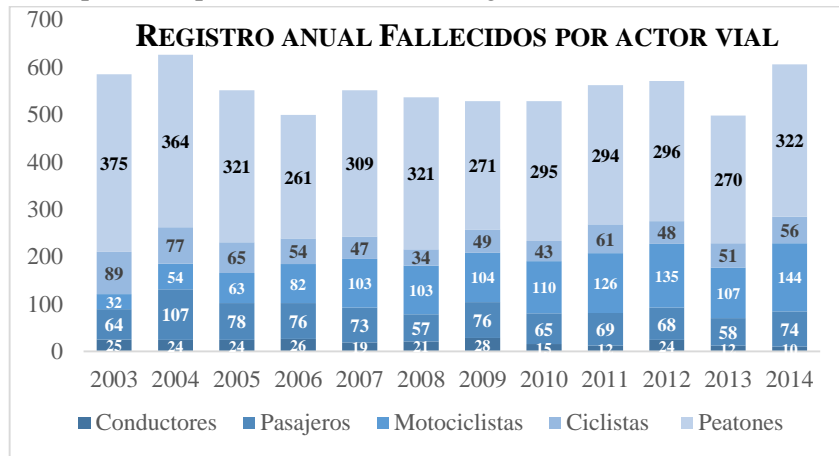
Por otro lado, para estimar la gravedad de los accidentes de tránsito en la ciudad, este proyecto de acuerdo los clasifica en tres grupos, 1. Los accidentes en los cuales solo existió daños materiales, 2. Accidentes en los cuales actores viales terminaron lesionados y finalmente 3. Accidentes en los cuales se tiene como resultado víctimas fatales. De acuerdo con ello en 2004 de los 42.986 accidentes de tránsito 21.904 reportaron pérdidas materiales, 18.376 involucraron lesionados y 581 registraron víctimas fatales, para 2014 se registraron 33.669 accidentes de las cuales 22.690 equivalen solo a daños, 10.596 involucran lesionados y 383 registran víctimas fatales.



Elaboración Propia.

Fuente Respuesta. 26928 SDM. 2015

En cuanto al número de accidentes con víctimas fatales es importante señalar que en 2014 se reportaron 383 accidentes que involucraron 606 muertes, lo que sugiere cerca de 2 personas fallecidas por accidente. Lo más preocupante de esta situación es que más de la mitad de las muertes registradas corresponden a peatones con un 53%, seguido de los motociclistas con un 23%.



Elaboración Propia.


Fuente Respuesta. 26928 SDM. 2015



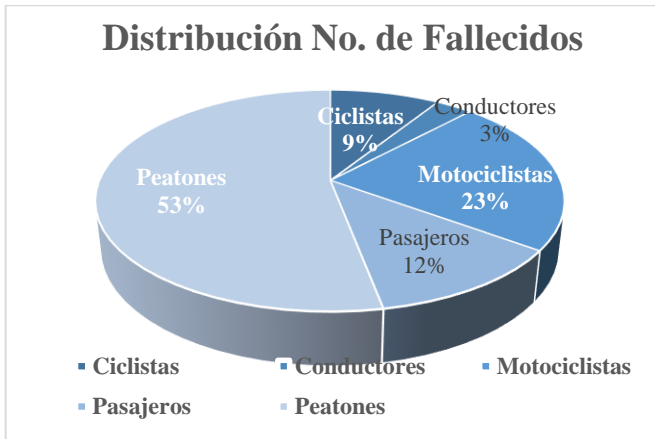
“EL CONCEJO, COMPROMISO Y TRANSPARENCIA POR BOGOTÁ”

Calle 36 No. 28A-41 PBX 2088210
www.concejobogota.gov.co



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVO	CÓDIGO: GN-PR001 – FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTO DE ACUERDO	VERSIÓN: 00 FECHA: 04 DIC. 2015

La tasa de motorización en Bogotá no explica el número de víctimas fatales involucradas en accidentes de tránsito, solo varía su distribución en cuanto a los actores viales, por tanto el número de accidentes de tránsito obedece al comportamiento de dichos actores en el escenario vial, a las medidas de seguridad y al desorden que se crea en las calles



Elaboración Propia.
Fuente Respuesta. 26928 SDM. 2015

La presente iniciativa apunta a gestionar el uso de la infraestructura vial en Bogotá por parte de los motociclistas, estableciendo una franja delimitada para este actor vial justo en las intersecciones semafóricas permitiendo mayor orden y fluidez en las principales vías de la ciudad.

De acuerdo con la clasificación de la ley 769 de 2002, la motocicleta es un vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante. Para el año 2012 los accidentes en Bogotá donde están involucradas las motocicletas ascendieron a 8.076 donde el incremento porcentual es de 18.23% con respecto al año anterior.

Los motociclistas de Bogotá, representados por la Asociación Motoclubes de Cundinamarca y la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, acordaron promover comportamientos seguros que protejan la vida y mejoren la movilidad en la ciudad, acciones que permitan la reducción de muertes y heridos en accidentes de tránsito y la transformación de la cultura ciudadana en materia de movilidad.¹

Sin embargo, los altos niveles de accidentalidad y la falta de legislación, para el uso de las motos en la ciudad de Bogotá D.C, justifican la implementación de un carril exclusivo para que las motocicletas


¹ Fuente: “Pacto por la movilidad, encaminado a la prevención y reducción de accidentes de tránsito” Secretaría de Movilidad.



“EL CONCEJO, COMPROMISO Y TRANSPARENCIA POR BOGOTÁ”

Calle 36 No. 28A-41 PBX 2088210
www.concejobogota.gov.co



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVO	CÓDIGO: GN-PR001 – FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTO DE ACUERDO	VERSIÓN: 00 FECHA: 04 DIC. 2015

transiten por las calles de Bogotá. De esta manera, evitando y reduciendo el número de accidentes, otro objetivo será reeducar y crear una cultura de buen comportamiento entre los conductores de este tipo de vehículos.

ANTECEDENTES

Actualmente en el país no existen ciudades que implementen Zonas Adelantadas o Zonas exclusivas para motociclistas en los semáforos o intersecciones. Existen en ciudades como Cali y Bucaramanga carriles exclusivos para el tránsito de motocicletas que no es el caso que queremos exponer para Bogotá.



**Ilustración 1: Motovía al oriente de la ciudad.
Archivo El País.**

La zona adelantada para uso exclusivo de motocicletas es una medida que ha sido implementada en otros lugares del mundo donde ha arrojado muy buenos resultados, ciudades como Buenos Aires, Santiago de Chile y Madrid han reducido considerablemente los accidentes donde se ven involucradas motocicletas. En la ciudad de Buenos Aires la medida comenzó como una prueba piloto en dos intersecciones muy transitadas de la ciudad y luego se extendió a otras; arrojando resultados positivos. En el caso del Ayuntamiento de Madrid, los espacios bajo análisis son denominados “Avanza Motos” y, de acuerdo a encuestas realizadas a los motociclistas, más del 97% está de acuerdo con la medida que se ha implementado. Además, los resultados han sido positivos ya que no se han advertido situaciones de incidentes relacionados con la línea de detención en la capital de España.



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVO	CÓDIGO: GN-PR001 – FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTO DE ACUERDO	VERSIÓN: 00 FECHA: 04 DIC. 2015



Ilustración 2: Programa "Avanza Moto". Madrid-España

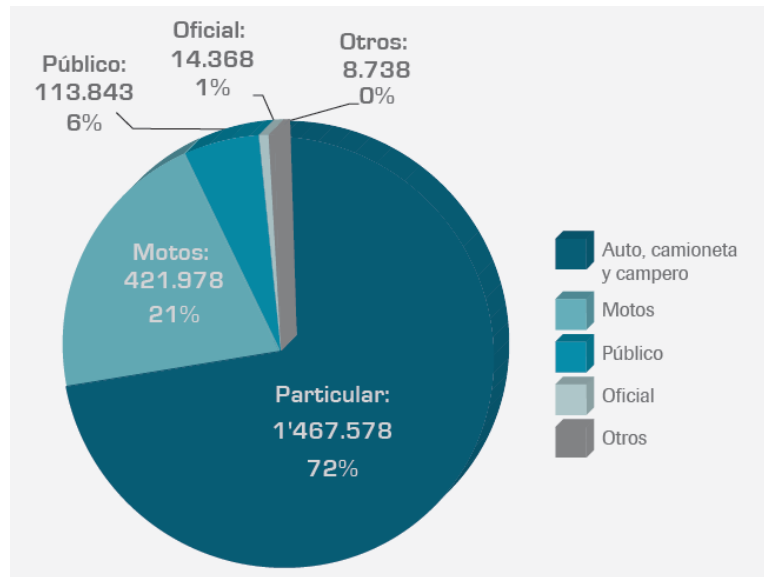


Ilustración 3: Zonas de Detención Exclusiva para Motos. Buenos Aires-Argentina

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVO	CÓDIGO: GN-PR001 – FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTO DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

CONSIDERACIONES GENERALES


El parque automotor de motocicletas en Bogotá vive un crecimiento constante promedio de 24% anual. El análisis de la Secretaría Distrital de Movilidad en el informe del año 2014 sobre accidentalidad señalaba que existían 421.978 motocicletas que representan el 21% del parque automotor, cifra que con seguridad es superior en la actualidad.



**Ilustración 4: Parque Automotor en la ciudad de Bogotá.
Observatorio de Movilidad, Reporte anual de Movilidad 2014**

La cantidad de motocicletas en las calles representa una competencia entre vehículos por el uso de los carriles y un desorden que es el causante de accidentes en los que se ven involucrados los motociclistas. Es de notar en cada cambio de semáforo que las motocicletas se alejan al encenderse la luz verde y esto se debe sencillamente a la segunda ley de Newton, la relación masa-fuerza que afirma que la aceleración se obtiene dividiendo la fuerza total por la masa, así pues entre menor sea la masa, más fácil resulta acelerar. Que las motocicletas avancen en bloque y se alejen adelante evitará el mortal zig-zag y el tránsito peligroso de estos vehículos entre los automóviles.

En Bogotá la Zona adelantada se genera de manera informal en los semáforos de las principales vías, pues los motociclistas aprovechan cuando el semáforo esta en rojo para adelantar entre carriles a los automóviles y ganar mayor velocidad al momento en que la luz se pone en verde.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVO	CÓDIGO: GN-PR001 – FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTO DE ACUERDO	VERSIÓN: 00 FECHA: 04 DIC. 2015



Así mismo, según datos del Instituto Colombiano de Medicina Legal y Ciencias Forenses INML, las muertes violentas presentaron una reducción del 4,39% en el 2013, 105 casos menos que en el 2012. En total, se presentaron 2.283 casos, de los cuales 56% corresponde a homicidios y 23% a accidentes de tránsito.

De acuerdo a la información suministrada por el Centro de Estudios y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana de la Secretaría de Gobierno, en el 2013 se registraron 527 muertes en eventos de tránsito en Bogotá. Del total de muertes fatales en accidentes de tránsito, el 77,61% de los casos (409) la víctima es un hombre y en el 22,39% restante (118) una mujer. Es decir, de 10 muertes en accidentes de tránsito aproximadamente 8 son hombres y 2 mujeres.

La tendencia histórica de las muertes en eventos de tránsito en Bogotá, sitúa a los peatones como las principales víctimas; en el 2013 se registraron un total de 307 peatones muertos, 19 casos más que los presentados en el 2012. Por su parte, los motociclistas ocuparon el segundo lugar, en 2013 se registraron 120 casos de víctimas fatales, 36 casos menos que en 2012.



“EL CONCEJO, COMPROMISO Y TRANSPARENCIA POR BOGOTÁ”

Calle 36 No. 28A-41 PBX 2088210
www.concejobogota.gov.co




 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVO	CÓDIGO: GN-PR001 – FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTO DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Tabla 1. Crecimiento parque automotor (motocicletas) para los años 2007 a 2012

AÑO	PARQUE AUTOMOTOR	CRECIMIENTO
2007	111.626	
2008	140.485	25,85%
2009	163.757	16,57%
2010	205.585	25,54%
2011	269.452	31,07%
2012	333.188	23,65%
Promedio		24,54%

Fuente: Informe Caracterización Accidentalidad Vial con Motocicletas En Bogotá Para Los Años 2007 A 2012 Secretaría de Movilidad Distrital.

De acuerdo con la última encuesta de movilidad que fue aplicada en el año 2011, diariamente en la ciudad se realizan 11.587.750 viajes mayores a 15 minutos. La mayoría de estos viajes son en transporte público (transporte público colectivo, TransMilenio, alimentador) con el 41%, seguido de viajes en transporte no motorizado (a pie y bicicleta) con 31% y los viajes en vehículo privado (moto, automóvil, taxi) que corresponde al 23%.²

Si bien solo el 5% de los viajes se realizan en moto, la accidentalidad de las mismas no es tema solo de cantidad, que aunque como lo demostramos crece a pasos agigantados, sino también de la ausencia de orden en las vías capitalinas. Así pues, el parque automotor disponible en Bogotá que para 2014 corresponde a 2.026.505 vehículos. De los cuales, el 72% es transporte particular (automóvil, camioneta, campero), seguido de las motos con un 21% y el transporte público con el 6%.

Se relaciona la tabla de accidentes donde se involucra la motocicleta como protagonista entre 2007 a 2012.


² Reporte Anual de Movilidad 2014 N° 8. Observatorio de Movilidad. Cámara de Comercio de Bogotá y Universidad de los Andes. Bogotá, Colombia.



“EL CONCEJO, COMPROMISO Y TRANSPARENCIA POR BOGOTÁ”

Calle 36 No. 28A-41 PBX 2088210
www.concejobogota.gov.co



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVO	CÓDIGO: GN-PR001 – FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTO DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Choque con otro Vehículo

Tabla 2: Total accidentes con motocicleta involucrada discriminado por clase para los años 2007 a 2012

Clase Accidente / Año	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Total	% Total
Choque con vehículo	3530	3272	3397	3963	4420	5266	23.848	59,403%
Atropello	1233	1049	1076	1328	1334	1612	7.632	19,011%
Otro	1559	1053	680	134	213	198	3.837	9,558%
Volcamiento	435	319	99	198	266	415	1.732	4,314%
Autolesión	0	0	0	948	374	341	1.663	4,142%
Choque con objeto fijo muro	155	101	86	85	65	104	596	1,485%
Choque con objeto fijo vehículo estacionado	58	65	47	38	48	28	284	0,707%
Caída ocupante		39	13	10	36	49	43	0,473%
Choque con objeto fijo baranda	21	19	11	13	21	19	104	0,259%
Choque con objeto fijo poste	17	13	15	20	20	19	104	0,259%
Choque con objeto fijo valla señal	13	7	5	9	12	11	57	0,142%
Choque con objeto fijo inmueble	4	6	5	4	1	6	26	0,065%
Choque con objeto fijo árbol	6	1	2	1	3	8	21	0,052%
Choque con semoviente	4	1	2	7	2	5	21	0,052%
Sin información	1	0	16	0	1	0	18	0,045%
Choque con objeto fijo semáforo	1	1	1	2	1	0	6	0,015%
Choque con objeto fijo hidrante	0	1	0	1	0	1	3	0,007%
Choque con objeto fijo tarima caseta	0	1	1	0	0	0	2	0,005%
Incendio	0	0	0	1	1	0	2	0,005%

Fuente: Elaboración propia. Datos Oficina de Información Sectorial SDM

Para el año 2014 se registraron en Bogotá 33.669 accidentes de tránsito, con una disminución del 25% con respecto a los 34.314 de 2013. De esta cifra de accidentes, el 67.4% fueron solo daños en los vehículos, el 31.5% con heridos y el 1.1% con muertos. Se resalta en el estudio del observatorio de movilidad que si bien se redujeron los casos con heridos, hubo un incremento en incidentes con muertos, 383 casos, siendo el mayor en los últimos cuatro años (Gráfico 2).

9



“EL CONCEJO, COMPROMISO Y TRANSPARENCIA POR BOGOTÁ”

Calle 36 No. 28A-41 PBX 2088210
www.concejobogota.gov.co




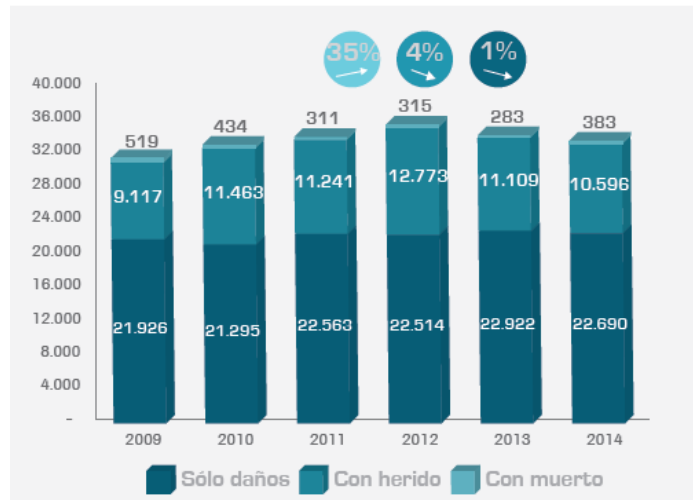
 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVO	CÓDIGO: GN-PR001 – FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTO DE ACUERDO	VERSIÓN: 00 FECHA: 04 DIC. 2015

Gráfico 2: Evolución de número de accidentes por gravedad



Fuente: Reporte Anual de Movilidad 2014. Secretaría Distrital de Movilidad

De las 622 muertes en eventos de tránsito que se produjeron en el 2014, las principales víctimas continúan siendo los peatones con un 46% del total, seguido de las motocicletas con un 25%. En el mismo año hubo 6.774 lesionados donde los más afectados siguen siendo los peatones con una participación del 33% y los motociclistas con 32%


De acuerdo con los estudios anteriormente presentados es urgente buscar una solución que permita ordenar el acceso y uso de vías en la ciudad por parte de motociclistas de modo que los peatones y motociclistas cubren el 70% de las muertes y el 65% de los lesionados en el Distrito Capital.³

La delimitación de esta franja debe estar acompañada de una campaña pedagógica dirigida a todos los actores que hacen uso de la vía pública, incluidos peatones, motociclistas y conductores de automóviles de manera que el respeto por la delimitación de las calles permita ordenar la movilidad de la ciudad.

Además, la Secretaría de Movilidad para el año 2014 presentó un informe de georreferenciación donde indica cuales son las zonas más críticas de accidentalidad para los conductores de motocicletas en Bogotá, los diez puntos que indica la entidad corresponden a:

- “Avenida carrera 1 entre calle 71 G sur y Avenida al Llano
- Avenida carrera 30 entre carrera 29 y calle 1 F con calle 10 sur
- Avenida Ciudad de Cali entre calle 24 A sur y Avenida Américas

³ Reporte Anual de Movilidad 2014 N° 8. Observatorio de Movilidad. Cámara de Comercio de Bogotá y Universidad de los Andes. Bogotá, Colombia.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVO	CÓDIGO: GN-PR001 – FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTO DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

(glorieta) calle 6 A / Avenida calle 6 entre carrera 87 y carrera 82

- Avenida Centenario entre carrera 100 y carrera 106
- Avenida Centenario entre carrera 126 A y carrera 137 A
- Avenida carrera 30 entre Avenida calle 45 y Avenida Américas / Avenida calle 26 entre carrera 33 y carrera 27 /
- Avenida Américas entre carrera 34 y Avenida calle 26
- Avenida carrera 68 entre calle 45 y calle 22 / Avenida calle 26 entre carrera 59 y Avenida carrera 68
- Avenida Boyacá entre Avenida calle 63 y Avenida calle 53 / Avenida calle 63 entre Avenida Boyacá y carrera 75
- Avenida calle 80 entre Avenida Boyacá y transversal 71 / Avenida Boyacá entre Avenida calle 79 A y Avenida calle 81 B
- Avenida Norte entre Dg 92 y Cl 96”⁴


⁴http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/audio_y_video/Digital%20Cartilla%20movilidad%20en%20cifras%202014.pdf



“EL CONCEJO, COMPROMISO Y TRANSPARENCIA POR BOGOTÁ”

Calle 36 No. 28A-41 PBX 2088210
www.concejobogota.gov.co



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVO	CÓDIGO: GN-PR001 – FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTO DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

MARCO JURÍDICO

LEYES NACIONALES

- La Ley 769 de 2002, “*Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*”. Establece en el artículo 60, la obligatoriedad de transitar por carriles demarcados, así mismo en el artículo 68, se refiere a la Utilización de los carriles, en el Artículo 94 a las Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, y finalmente en el Artículo 96 a las Normas específicas para motocicletas, Artículo 106 Límites de velocidad en vías urbanas.

Artículo 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

Parágrafo 1°. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

Parágrafo 2°. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.

Artículo 68. UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

Vía de sentido único de tránsito.

En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha. En aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.

Vías de doble sentido de tránsito.

De dos (2) carriles: Por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.

De tres (3) carriles: Los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente.


12



“EL CONCEJO, COMPROMISO Y TRANSPARENCIA POR BOGOTÁ”

Calle 36 No. 28A-41 PBX 2088210
www.concejobogota.gov.co



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVO	CÓDIGO: GN-PR001 – FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTO DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

De cuatro (4) carriles: Los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.

Parágrafo 1°. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicetas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.

Parágrafo 2°. Se prohíbe el tránsito de motocicetas y motociclos por las ciclorrutas o ciclovías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización.

Artículo 94.- **NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS.** Los conductores de Bicicletas, triciclos, motocicetas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas: Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaqueta reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa. Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario. No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello. Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar. Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.

Artículo 96.- **NORMAS ESPECÍFICAS PARA MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. LAS MOTOCICLETAS SE SUJETARÁN A LAS SIGUIENTES NORMAS ESPECÍFICAS:**


1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.



“EL CONCEJO, COMPROMISO Y TRANSPARENCIA POR BOGOTÁ”

Calle 36 No. 28A-41 PBX 2088210
www.concejobogota.gov.co



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVO	CÓDIGO: GN-PR001 – FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTO DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.

3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.

4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.

5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre en el casco, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el número de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución.

6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías.

- LEY 1239 DE 2008, Por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 de la Ley 769 del 2 de agosto de 2002.

Artículo 106. - LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. 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 80 kilómetros por hora.

El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora”.

COMPETENCIA DEL CONCEJO

El Concejo Distrital tiene la competencia para proponer, debatir y aprobar este proyecto de acuerdo según lo señalado en el artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, numerales 1 y 19 y el Artículo 13 los cuales establecen lo siguiente:


Artículo 12. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la constitución y la ley:



“EL CONCEJO, COMPROMISO Y TRANSPARENCIA POR BOGOTÁ”

Calle 36 No. 28A-41 PBX 2088210
www.concejobogota.gov.co



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVO	CÓDIGO: GN-PR001 – FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTO DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

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

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

IMPACTO FISCAL

Para lo propuesto en este Proyecto de Acuerdo, la Administración Distrital no tendrá que incurrir en gastos adicionales, los recursos que se llegaran a requerir para la adecuación de las vías para la ejecución de este proyecto de acuerdo, serán asumidos por las entidades que tuvieren que hacerlo.

Atentamente,


HOSMAN YAITH MARTÍNEZ MORENO
 CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.



“EL CONCEJO, COMPROMISO Y TRANSPARENCIA POR BOGOTÁ”

Calle 36 No. 28A-41 PBX 2088210
www.concejobogota.gov.co



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVO	CÓDIGO: GN-PR001 – FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTO DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y, en especial, la que le confiere el numeral 1 y 19 del Artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

ACUERDA

ARTÍCULO PRIMERO: La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría de Movilidad, definirá los criterios técnicos, el diseño, la ubicación y los alcances para la implementación de las “Zonas adelantadas para uso exclusivo de motocicletas” en las principales intersecciones semafóricas de la ciudad

PARÁGRAFO 1°: Se entiende por Zonas adelantadas para uso exclusivo de motocicletas”, la franja paralela y contigua al paso peatonal, que se encontrará señalizada horizontal y verticalmente.

ARTÍCULO SEGUNDO: La Secretaría Distrital de Movilidad tendrá en cuenta los siguientes lineamientos para la implementación de las “Zonas adelantadas para uso exclusivo de motocicletas”


PARÁGRAFO 1°: La señalización horizontal constará de dos líneas paralelas en pintura antideslizante y la imagen de una o varias motocicletas ubicadas en el medio de dichas líneas.

PARAGRAFO 2: Se promoverán estrategias de comunicación para fortalecer el respeto por las normas de tránsito y la seguridad vial en el uso y funcionamiento de las “Zonas Adelantadas para uso exclusivo de Motocicletas”

ARTÍCULO TERCERO: DIMENSIONES. Las dimensiones y especificaciones técnicas de las “ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE MOTOCICLETAS” serán definidas por la Secretaría Distrital de Movilidad.

ARTÍCULO CUARTO: Cuando el semáforo se encuentre en rojo, las motocicletas deberán adelantarse para ubicarse en las Zonas adelantadas para uso exclusivo de motocicletas.

ARTÍCULO QUINTO: La Secretaría Distrital de Movilidad, dentro de los primeros cuatro (4) meses siguientes a la aprobación del presente Acuerdo deberá realizar los estudios, celebrar los convenios y demás medidas que fueren necesarias para la creación de las “ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE MOTOCICLETAS”.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO DE GESTIÓN NORMATIVO	CÓDIGO: GN-PR001 – FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTO DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

PARÁGRAFO 1: la Secretaría Distrital de Movilidad diseñará e implementará un plan piloto de zonas adelantadas para uso exclusivo de motocicletas en un plazo no superior a doce meses siguientes a la entrega de los estudios.

ARTÍCULO SEXTO: El presente acuerdo rige a partir de la fecha su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los ____ días del mes ____ de 2016



“EL CONCEJO, COMPROMISO Y TRANSPARENCIA POR BOGOTÁ”

Calle 36 No. 28A-41 PBX 2088210
www.concejobogota.gov.co

