 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

PONENCIA PROYECTO DE ACUERDO No 240 DE 2020

I. Objeto del proyecto de acuerdo

El proyecto de acuerdo busca crear una Zona Adelantada para uso exclusivo de las bicicletas en las principales intersecciones semaforizadas de Bogotá, con el fin de ordenar el uso de la infraestructura vial de la ciudad, evitando la invasión del paso de peatones y darles preferencia a las bicicletas en la salida al cambio de la fase semaforizada

II. Intención y justificación del proyecto de acuerdo

Este proyecto de acuerdo busca definir una Zona Adelantada para bicicletas en las principales intersecciones semaforizadas de la ciudad, que permita agruparse en una zona de la vía para disminuir la accidentalidad al evitar el peligroso zigzag que se realiza entre los carros.

Según la autora de este proyecto, Bogotá es una de las ciudades latinoamericanas con el mayor desarrollo de infraestructura para bicicletas y cada año aumenta el número de biciusuarios, siendo la bicicleta una alternativa en términos de movilidad para evitar trancones y largos tiempos de desplazamiento en el transporte público. La autora señala que en Bogotá se realizan alrededor de 880.000 viajes diarios en bicicleta en la ciudad y las personas recorren en promedio 8 kilómetros diarios. Sin embargo, en el uso de la bicicleta como medio de transporte, existen prácticas que pueden derivar en accidentes, un ejemplo de esto es el zigzag que realizan los biciusuarios en las calles de la ciudad y entre los carros y que en algunos casos terminan en accidentes. En este sentido, la Zona Adelantada para Uso Exclusivo de Bicicletas es un lugar designado específicamente para biciusuarios, quienes al momento de estar en el semáforo en rojo deberán ubicarse en esta zona, lo cual les permitirá, una vez el semáforo pase a verde, arrancar antes que los demás vehículos motorizados y de este modo evitar accidentes y congestión del tráfico.

III. Antecedentes del proyecto de acuerdo


Este Proyecto de Acuerdo fue presentado una vez:

No Proyecto de Acuerdo	Ponencias	Estado
495 de 2018	Ángela Garzón Caicedo (+) Julio César Acosta Acosta (-)	Archivado

(+) Ponencia positiva (-) Ponencia negativa

IV. Pertinencia del proyecto de acuerdo

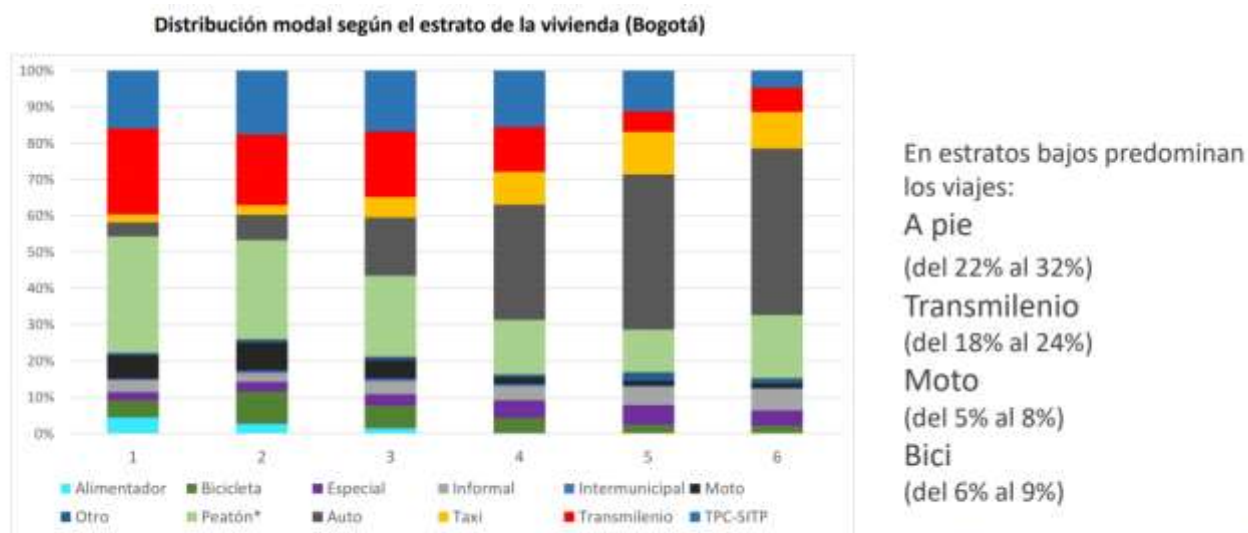
La preferencia por la bicicleta como medio de transporte público ha venido tomando fuerza en la ciudad, según la Encuesta de Movilidad, la cantidad de viajes diarios en bicicleta pasó de 611.473 en 2011 a 846.727 en 2015 y a 1'177.868, entre 2015 y 2019 tuvo un aumento del 39,1%. Cada vez más las personas eligen este medio de transporte para ir a sus lugares de trabajo y estudio, en el 2019, el 6,6% de los viajes en la ciudad se realizaban en bicicleta, mientras que los viajes peatonales (mayores o iguales a 15 minutos) representaron el 23,9% del total de viajes y los viajes en automóvil representaron el 14,9% de viajes de la ciudad. Adicionalmente, el tiempo promedio de viaje en bicicleta es de 39 minutos.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

A partir de la crisis derivada de la pandemia del Covid-19, el sector movilidad tiene el gran reto de reinventarse en el marco de un cambio de paradigma frente al transporte, si bien deberá seguir operando, también tendrá que transformarse en lo referente a la prestación del servicio. Es allí donde cobra mayor importancia el uso de la bicicleta como medio de transporte, pues es económico, rápido y evita que el usuario deba estar en aglomeraciones del transporte público.

¿QUIÉNES SE MUEVEN MÁS EN BICICLETA?

En la Encuesta de Movilidad de 2019 se afirma que donde hay más viajes en bicicletas es en los estratos 1, 2 y 3, mientras que en los estratos 4, 5 y 6 predominan los viajes en automóvil, como podemos ver en la siguiente gráfica:




* Viajes peatonales mayores o iguales a 15 minutos

Ilustración 1. Encuesta de Movilidad 2019. Secretaría Distrital de Movilidad.

Los viajes en Bicicleta en los estratos 1, 2 y 3 van desde el 6% al 9%, mientras que en los estratos 4, 5 y 6, están por debajo del 5%, mientras que los viajes en auto en estos estratos representan del 32% al 46% (Secretaría Distrital de Movilidad, p.18, 2019).

MUJERES Y BICICLETAS

Las mujeres usan menos la bicicleta, según la Encuesta de Movilidad de 2019, el 3,1% de las mujeres usan la bicicleta, frente al 10, 5% de los hombres que usan este modo de transporte, es decir hay una brecha de 7,3%:

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

PARTICIPACIÓN MODAL DE LA BICICLETA

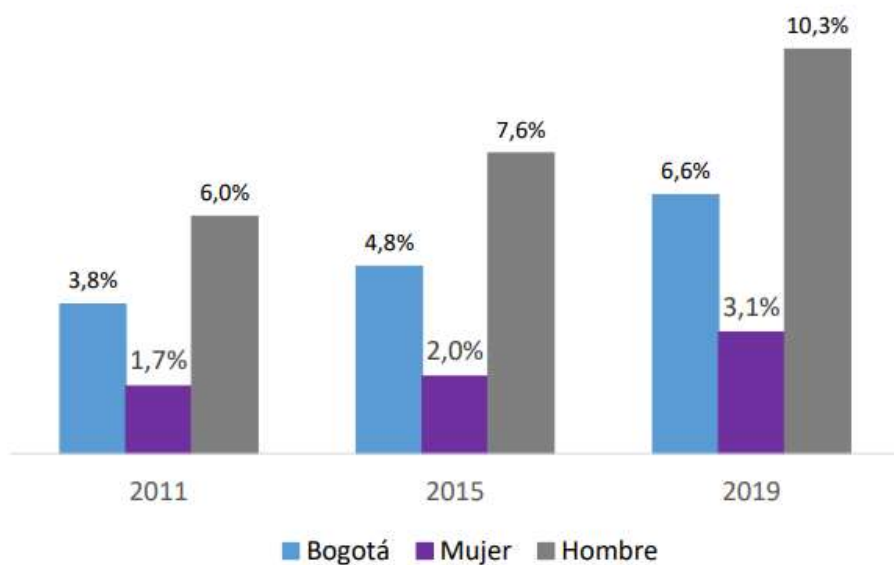

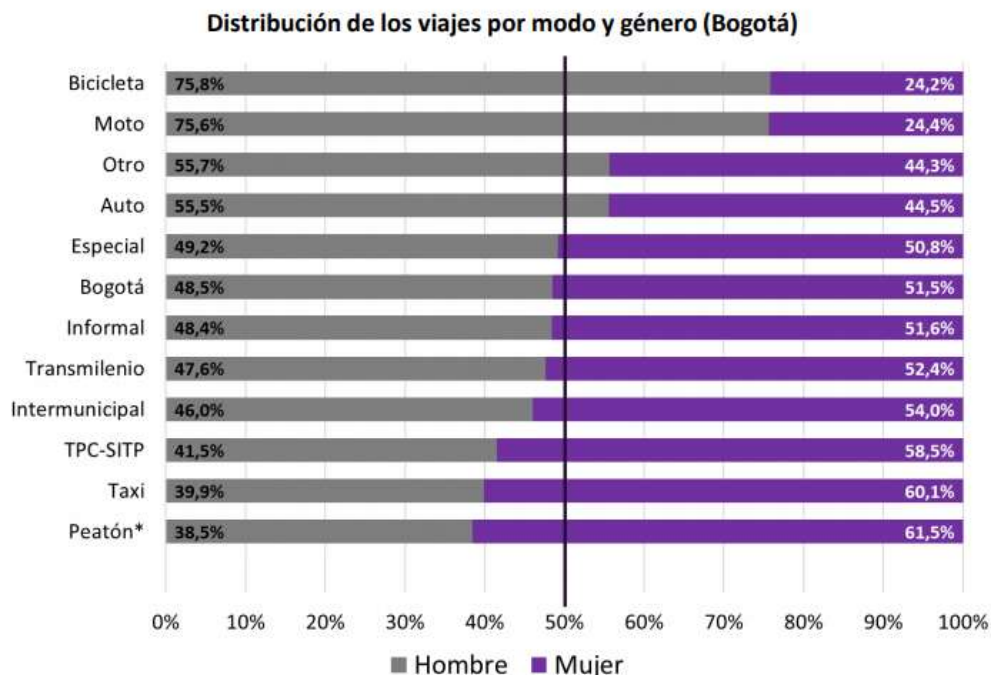


Ilustración 2. Encuesta de Movilidad 2019. Secretaría Distrital de Movilidad.

Según el colectivo *Las Damas de la Bici*, las mujeres en Bogotá se enfrentan a diferentes obstáculos para usar la bicicleta como medio de transporte, entre ellos están el acoso callejero, el hurto y el déficit en infraestructura (¿Por qué algunas mujeres no usan bicicleta en Bogotá? El Tiempo, 31 de agosto de 2018).

Entre las diferencias que existen en los modos de transporte de hombres y mujeres de Bogotá, la Encuesta de Movilidad reveló que las mujeres usan más transporte público, mientras que los hombres usan en mayor medida el transporte privado:

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019



guales a 15 minutos


Ilustración 3. Encuesta de Movilidad 2019. Secretaría Distrital de Movilidad.

Como se ve en esta gráfica, las mujeres usan en mayor medida el Taxi, SITP, el transporte intermunicipal, Transmilenio y el transporte informal, mientras que los hombres usan en mayor medida bicicleta, moto y auto.

Teniendo en cuenta, como se mencionó anteriormente, que el transporte individual y en especial la bicicleta es una solución efectiva y eficiente para evitar el contagio del Covid-19 en los medios de transporte y que las mujeres por razones de inequidad de género en el acceso al espacio público, entre otras razones, usan menos la bicicleta como medio de transporte, podría pensarse que en esta nueva realidad de la pandemia estarían más expuestas al contagio en el transporte público masivo. Estos son elementos que se deben tener en cuenta a la hora de pensar las iniciativas y medidas tomadas en torno al uso de la bicicleta y considero que el mejoramiento de la infraestructura, como es el caso de la definición de Zonas Adelantadas de Uso Exclusivo de las Bicicletas, puede aportar a mejorar las condiciones para que más mujeres se animen a usar este medio de transporte.

DISMINUIR LA ACCIDENTALIDAD

Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en 2019 hubo 1.006 usuarios de bicicleta lesionados, que representan el 14,43% de los lesionados totales en la ciudad, así como 66 usuarios de bicicleta muertos:

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Condición	Número de lesionados	Porcentaje de lesionados	Número de muertes	Porcentaje de muertes
Sin Información	3	0,04%	2	0,38%
Usuario Otros	10	0.14%	1	0,19%
Usuario de Bicicleta	1006	14,43%	66	12,62%
Usuario de Vehículo	1425	20,44%	39	7,46%
Peatón	1705	24,46%	248	47,42%
Usuario de Moto	2822	40,48%	167	31.93%
Total	6971	100%	523	100%


Lesionados y muertes por accidentes de tránsito 2019. Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Reporte diciembre 2019 <https://ansv.gov.co/observatorio/indexc990.html?op=Contenidos&sec=76>

Según la Secretaría distrital de Movilidad, a partir de un análisis realizado con datos del Centro de Gestión de Tránsito y el científico de datos Boris Yesid Ramírez, con información de enero a septiembre concluyó que cada 57 minutos ocurre un siniestro vial que involucra ciclistas y cada 80 minutos ocurre un siniestro vial que involucra ciclistas y al que además se le asigna una ambulancia (Bogotá.gov.co, octubre 2019) adicionalmente afirman que “el 64% de las veces que el accidente involucra un ciclista (398 casos), debe asignarse una ambulancia, lo que significa que 10 ciclistas al día deben ser remitidos a un hospital” (Bogotá.gov.co, octubre 2019).

Según la autora del proyecto uno de los factores de accidentalidad es el popular zigzag que se da en las vías por parte de los ciclistas cuando estos se adelantan entre carros y motocicletas generando un tránsito peligroso entre los demás automóviles menos vulnerables. En este sentido, la falta de infraestructura y zonas delimitadas para las bicicletas generan una competencia por el espacio en la vía y propician escenarios de alta accidentalidad.

Las Zonas Adelantadas para las Bicicletas consisten en una redistribución de las bicicletas en la vía, mejorando la seguridad vial pues permiten que estas avancen en bloque, evitando el mortal zigzag y el tránsito peligroso de bicicletas entre los carros y las motos. Adicionalmente le permite a los biciusuarios esperar el cambio del semáforo sin tener que respirar el humo de los carros, mejorando las condiciones de salubridad en las que se desplazan.

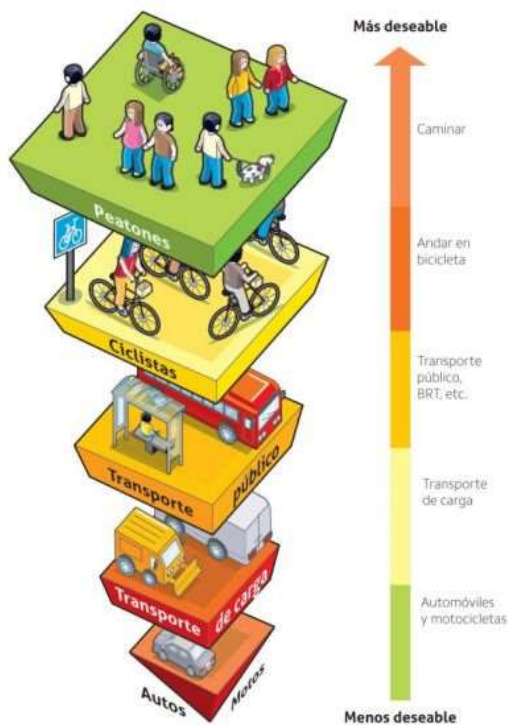
En este sentido, la implementación de estas zonas responde a la necesidad que existe en la ciudad de que la infraestructura urbana de la ciudad priorice los medios de transporte limpios y de menor impacto y que a su vez proteja a los actores viales de mayor vulnerabilidad.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

PEDAGOGÍA VIAL

Uno de los elementos más importantes que debe ser parte de este acuerdo de ciudad es el de la pedagogía vial. Es sabido que uno de los factores determinantes de los accidentes en la vía es el desconocimiento de las normas de tránsito y el espíritu de estas.

Es por esta razón que es de vital importancia que el proyecto de acuerdo incluya una estrategia de pedagogía que aborde la importancia de la pirámide de la movilidad, en la cual en el peldaño más alto están los peatones, seguido por los ciclistas, el transporte público masivo, el transporte de carga y en último lugar el automóvil y la motocicleta.




Pirámide de la movilidad. Fuente: <https://www.portalamotriz.com/noticias/seguridad/sabes-que-es-la-piramide-de-la-movilidad>

Adicionalmente, la estrategia pedagógica debe propender por mejorar el comportamiento de los bi-ciusuarios en la vía, alentándolos a respetar a los peatones y a ocupar las zonas adelantadas, así como interiorizar las normas de tránsito y transporte del Distrito Capital.

SEGURIDAD PARA LAS Y LOS BICIUSUARIOS

Adicionalmente a lo mencionado, es importante que el proyecto de acuerdo aborde las necesidades de seguridad de los biciusuarios en el espacio público. En este sentido, las zonas Adelantadas

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

para Bicicletas permiten por la aglomeración de bicicletas, que haya un espacio de protección colectiva, el cual debe ser aprovechado por la Administración Distrital para mejorar las condiciones de seguridad mediante la creación de una estrategia desarrollada desde la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Seguridad. Adicionalmente, esta estrategia deberá tener un enfoque de género que le permita a las mujeres sentirse más seguras en el espacio público para usar las bicicletas y con esto reducir la brecha anteriormente mencionada entre hombres y mujeres que usan las bicicletas como medio de transporte.

V. Análisis jurídico

5.1 Competencia

El concejo es competente para tramitar este proyecto, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 313 de la Constitución Política de Colombia:

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

En concordancia normativa con el numeral 1 del artículo 12 del decreto-ley 1421 de 1993, que establece que corresponde a esta corporación:

“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.”


5.2 Legalidad

El principio de legalidad representa uno de los fundamentos *“bajo los cuales está organizado constitucionalmente el ejercicio del poder en un Estado social de derecho.”*

La Corte Constitucional, en sentencia C-710/01 sobre la legalidad expresa:

“El principio constitucional de la legalidad tiene una doble condición de un lado es el principio rector del ejercicio del poder y del otro, es el principio rector del derecho sancionador. Como principio rector del ejercicio del poder se entiende que no existe facultad, función o acto que puedan desarrollar los servidores públicos que no esté prescrito, definido o establecido en forma expresa, clara y precisa en la ley. Este principio exige que todos los funcionarios del Estado actúen siempre sujetándose al ordenamiento jurídico que establece la Constitución y lo desarrollan las demás reglas jurídicas”.

De lo anterior se sustrae que, el principio de legalidad limita y somete el ejercicio del ejercicio normativo a la ley. Es decir, que las decisiones que adopten las autoridades o las gestiones que éstas realicen, estén en todo momento subordinadas a lo previsto previamente por la Constitución y la ley. Bajo este precepto el proyecto de acuerdo es legal por tener una condición que remite a una situación que se encuadra dentro de los postulados de la ley.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

5.3 Marco Normativo

A continuación, presentamos la normatividad relacionada con el proyecto de acuerdo 240 de 2020:

A. Marco Constitucional

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA DE 1991.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.

ARTICULO 311. Al municipio como entidad fundamental de la división políticoadministrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.


ARTICULO 313. Corresponde a los concejos: 1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio. (...)

B. Marco Legal

LEY 769 DE 2002 “POR LA CUAL SE EXPIDE EL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES” (modificada por la Ley 1811 de 2016 “Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito”).

ARTÍCULO 5o. DEMARCACIÓN Y SEÑALIZACIÓN VIAL. <Artículo modificado por el artículo 3 de la Ley 1383 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:> El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días posteriores a la sanción de esta ley, las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción. (...)

ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

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 chaquetas 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** (subrayas fuera del texto).

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.

Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.

La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

ARTÍCULO 95. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS Y TRICICLOS.; Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.
2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.
4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.
5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

PARÁGRAFO 1o. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías locales y nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.

PARÁGRAFO 2o. La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y/o recreativas será de 25 km/h.

LEY 1955 DE 25 DE MAYO DE 2019, “POR LA CUAL SE EXPIDE EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2018-2022 “PACTO POR COLOMBIA, PACTO POR LA EQUIDAD””.

ARTÍCULO 96. PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA PARA MUNICIPIOS, DISTRITOS Y ÁREAS METROPOLITANAS. Modifíquese el artículo 1o de la Ley 1083 de 2006, el cual quedará así:

Artículo 1o. Planes de Movilidad Sostenible y Segura para Municipios, Distritos y Áreas Metropolitanas. Los municipios y distritos que deben adoptar planes de ordenamiento territorial en los términos del literal a) del artículo 9o de la Ley 388 de 1997, formularán, adoptarán y ejecutarán planes de movilidad. Los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.


En todo caso, los planes de movilidad deberán determinar objetivos y metas de movilidad sostenible, articulados con los respectivos planes de ordenamiento territorial, cuyo total cumplimiento deberá garantizarse mediante la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos.

Cualquier municipio que esté fuera de esta obligación podrá formular, adoptar y ejecutar su plan de movilidad en el marco de los objetivos y metas de movilidad sostenible y segura, en especial capitales departamentales, municipios con nodos de comercio exterior, con intensidad turística, o con altos índices de contaminación o siniestralidad.

Las áreas metropolitanas definidas por el artículo 319 de la Constitución Política de Colombia y que se encuentren legalmente conformadas, deberán formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad sobre la totalidad del territorio de los municipios que la conforman. Los planes de movilidad metropolitanos deberán formularse, adoptarse y ejecutarse con los mismos parámetros definidos para los municipios y distritos; así mismo, deberán garantizar concordancia con el nivel de prevalencia tanto de los planes integrales de desarrollo metropolitano como de los planes estratégicos de ordenamiento territorial metropolitano definidos por la Ley 1625 de 2013, que le corresponda a cada área metropolitana.

Los contenidos de los planes de desarrollo municipal y distrital de que trata la Ley 152 de 1994, deben armonizarse con los objetivos y metas de los planes de movilidad.

Los municipios y distritos que integran y hacen parte del territorio de un área metropolitana, deben armonizar igualmente sus planes de desarrollo con el plan de movilidad de la respectiva área metropolitana, en los términos del presente artículo.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

La formulación de los planes de movilidad sostenible y segura deberá enmarcarse en la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley, establecerá mediante reglamentación la definición de energéticos de bajas o cero emisiones, teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente. El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible expedirán la reglamentación de tecnologías vehiculares de bajas o cero emisiones. Las definiciones y reglamentaciones deberán ser actual

DECRETO LEY 1421 DE 1993. “POR EL CUAL SE DICTA EL RÉGIMEN ESPECIAL PARA EL DISTRITO CAPITAL DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ.”

ARTÍCULO 12°. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

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

19.- Dictar normas de tránsito y transporte.

ARTÍCULO 35°. El alcalde mayor de Santafé de Bogotá es el jefe del gobierno y de la administración distritales y representa legal, judicial y extrajudicialmente al Distrito Capital. Como primera autoridad de policía en la ciudad, el alcalde mayor dictará, de conformidad con la ley y el Código de Policía del Distrito, los reglamentos, impartirá las órdenes, adoptará las medidas y utilizará los medios de policía necesarios para garantizar la seguridad ciudadana y la protección de los derechos y libertades públicas.

DECRETO 672 DE 22 DE NOVIEMBRE DE 2018 “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”


ARTÍCULO 2. Funciones. La Secretaría Distrital de Movilidad, conforme al Acuerdo Distrital 257 de 2006, tiene las siguientes funciones básicas:

1. Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.

2. Fungir como autoridad de tránsito y transporte. [...]

9. Planear, coordinar y controlar la operación, entre otros mecanismos de seguridad vial, de la semaforización y señalización de los segmentos viales del Distrito Capital. [...]

11. Diseñar, establecer y ejecutar los planes y programas en materia de educación vial.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

DECRETO 319 DE 2006 “POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL, QUE INCLUYE EL ORDENAMIENTO DE ESTACIONAMIENTOS, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

C. Otras normas relacionadas

Resolución 1885 de 17 de junio de 2015 “Por el cual se adopta el manual de señalización vial – Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia”.

Acuerdo 087 de 2003 "Por el cual se dictan disposiciones para el adecuado uso, disfrute y aprovechamiento de los espacios alternativos y complementarios de transporte en el distrito capital."

Acuerdo 79 de 2003 "Por el cual se expide el código de policía de Bogotá D.C."

Acuerdo 346 de 2008. “Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al Sistema de Movilidad del Distrito Capital.”

Acuerdo 386 de 2009 "Por medio del cual se declara de interés social, recreativo y deportivo la ciclo vía de Bogotá y se dictan otras disposiciones."

Acuerdo 674 de 2017 “Por el cual se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Control y Marcación de Bicicletas en Bogotá, D.C”

Acuerdo 668 de 2017 Por medio del cual se crea el programa “Parquea tu bici”, se institucionaliza la semana de la bicicleta, el día del peatón en el distrito capital y se dictan otras disposiciones.

Acuerdo 663 de 2017 Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el distrito capital.

Acuerdo 660 de 2017 Por medio del cual se establece el programa institucional ‘al trabajo en bici’ y se dictan otras disposiciones.


Acuerdo 558 de 2014 Por medio del cual se establece en el Distrito Capital la estrategia “Onda Bici Segura” para el tránsito de ciclistas en grupo o caravanas.

Acuerdo 506 de 2012 “Por medio del cual se promueve la donación de bicicletas a personas en situación de pobreza”.

Acuerdo 346 de 2008 “Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al Sistema de Movilidad del Distrito Capital”.

Acuerdo 236 de 2006 “Por el cual se adecuan ciclo parqueos en las instituciones públicas que prestan atención al público en el Distrito Capital”.

De acuerdo con la normatividad mencionada, el presente Proyecto de Acuerdo es pertinente y jurídicamente viable debido a que la señalización de las vías y del pavimento obedece a las entidades territoriales, en este caso a la Secretaría Distrital de Movilidad y al implementar una Zona Adelantada para uso exclusivo de bicicletas no se está modificando ni adicionando el Código Nacional de

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Tránsito Terrestre, sino, por el contrario, se está delimitando una de las funciones del orden distrital, que, de acuerdo con el Código mencionado, permitirá a los usuarios de bicicleta transitar por zonas específicamente destinadas para ello.

Lo anterior aunado a que la Secretaría Distrital de Movilidad, en el marco de sus funciones, es la entidad que funge como autoridad de tránsito y transporte en la Ciudad y tiene a su cargo el liderazgo en la implementación de este tipo de medidas.

VI. Nuevo texto propuesto

En concordancia con lo mencionado en esta ponencia, proponemos el siguiente articulado:

ARTÍCULO 1. La Administración Distrital, realizará las gestiones pertinentes para implementar las “ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE BICICLETAS” y los carriles exclusivos para bicicletas en las vías de Bogotá debidamente definidas por la Secretaría Distrital de Movilidad, y conforme a la viabilidad técnica en cada caso en las principales vías semaforizadas de la ciudad.

PARÁGRAFO. Uno de los criterios bajo los cuales serán priorizadas las vías semaforizadas en las que se implementarán estas zonas, serán los niveles de accidentalidad vial relacionados con biciusuarios.

ARTÍCULO 2. Se entiende por “ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE BICICLETAS”, la franja paralela y continua al paso peatonal frente a los motorizados, que se encontrará señalizada horizontal y verticalmente.


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

ARTÍCULO 3. DIMENSIONES. Las dimensiones y especificaciones técnicas de las “ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE BICICLETAS” serán definidas por la Secretaría Distrital de Movilidad.

ARTÍCULO 4. Cuando el semáforo se encuentre en rojo, las bicicletas deberán adelantarse para ubicarse en las Zonas adelantadas para uso exclusivo de bicicletas, dejando el espacio peatonal libre, los automóviles y motocicletas no podrán ocupar las Zonas Adelantadas en ningún momento.

ARTÍCULO 5. La Secretaría Distrital de Movilidad coordinará las estrategias en asocio con la Secretaría de Cultura Recreación y Deporte y la Secretaría de Gobierno, para la implementación, ejecución, desarrollo y vigilancia de las “ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE BICICLETAS”, así como la estrategia pedagógica de la misma.

PARÁGRAFO. La estrategia pedagógica de la implementación de las “ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE BICICLETAS” hará énfasis en la jerarquía definida por la pirámide de la movilidad, donde se define la jerarquía vial en cuanto a derecho de paso y protección, reconociendo que en el peldaño más alto se encuentran los peatones, seguidos por las bicicletas, el transporte público, el transporte de carga y como último peldaño los automóviles y motocicletas. Así mismo, propenderá por el reconocimiento de los biciusuarios como actores de especial protección en la vía y su corresponsabilidad en la seguridad vial.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

ARTÍCULO 6. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD. La Secretaría Distrital de Movilidad en asocio con la Secretaría Distrital de Seguridad definirá una estrategia de seguridad con enfoque de género para los biciusuarios que prevenga el hurto de bicicletas y el acoso en las “ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE BICICLETAS”.

ARTÍCULO 7. La Secretaria 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 BICICLETAS”.

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

ARTÍCULO 8. El presente acuerdo rige a partir de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

VII. Impacto fiscal

El artículo 7 de la ley 819 de 2003 establece:

“Artículo 7o. análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.”


De acuerdo con la autora del proyecto, este no tiene impacto fiscal, pues no implica un incremento del presupuesto del Distrito. Adicionalmente, las acciones tendientes a mejorar la experiencia y seguridad de los biciusuarios en la ciudad fueron definidas en el Plan de Desarrollo Distrital “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI, específicamente a través de la formulación de la política pública de la bicicleta.

CONCLUSIÓN

Por las razones expuestas anteriormente, rindo **PONENCIA POSITIVA CON MODIFICACIONES AL PROYECTO DE ACUERDO 240 DE 2020.**



DIÉGO ANDRÉS CANCINO MARTÍNEZ
Concejal de Bogotá

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

VIII. Bibliografía

Secretaría Distrital de Movilidad. Encuesta de Movilidad 2019. Indicadores Preliminares.

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/22-04-2020/20191216_presentacion_encuesta_v2.pdf

¿Por qué algunas mujeres no usan bicicleta en Bogotá? El Tiempo, 31 de agosto de 2018

<https://www.eltiempo.com/bogota/los-problemas-para-las-mujeres-que-usan-bicicleta-en-bogota-262766>

La movilidad también está en tus manos: cada 5,6 minutos ocurre un accidente. Portal Bogotá. 2 de octubre de 2019.

<https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/analisis-de-accidentes-viales-en-bogota-en-2019>

Reporte diciembre 2019. Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Agencia Nacional de Seguridad Vial.

<https://ansv.gov.co/observatorio/indexc990.html?op=Contenidos&sec=76>