



MEMORANDO

PARA: **DRA. ILBA YOHANNA CÁRDENAS PEÑA**
Secretaria General del Concejo de Bogotá

DE: **H.C. DORA LUCIA BASTIDAS UBATE**

Asunto: Radicación Proyecto de Acuerdo

Cordial saludo:


Por medio de la presente me permito radicar el proyecto de acuerdo **"POR MEDIO DEL CUAL SE CREAN LAS ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE BICICLETAS"**

Atentamente,

LUCIA BASTIDAS UBATÉ
Concejal de Bogotá

Anexos: Proyecto de Acuerdo.
Copia: N/A
Elaboró: Jennifer Guinand García, Asesora
Revisó: N/A
Aprobó: N/A



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

PROYECTO DE ACUERDO No. _____ DE 2020

“POR MEDIO DEL CUAL SE CREAN LAS ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE BICICLETAS”

I. OBJETO DEL PROYECTO

La presente iniciativa tiene por objeto la creación de una Zona Adelantada para uso exclusivo de las bicicletas en las principales intersecciones semaforicas de Bogotá, con el fin de ordenar el uso de la infraestructura vial de la ciudad, evitando la invasión del paso de peatones y darle preferencia a las bicicletas en la salida al cambio de la fase semaforica.

II. ANTECEDENTES

La implementación de zonas adelantadas de bicicletas en los cruces semaforicos es una medida que ha generado resultados en las ciudades más amigables con los bici-usuarios; Reconocemos que los países más destacados en el desarrollo de planes, proyectos y estrategias para incentivar el uso de la bicicleta son Dinamarca, Holanda, España, Inglaterra y Alemania.


	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

Ilustración 7. Zonas adelantadas para bicicletas en Dinamarca.




Fuente: Kabell Morten. (2014).

De acuerdo a Buis (2011)¹ los factores de éxito que consolidan a Holanda y su ciudad principal Ámsterdam como una de las ciudades pioneras en el fomento del uso de la bicicleta, son los siguientes:

1. Políticas integradas y continuas
2. Cooperación
3. Planificación de uso de suelo y planificación urbana
4. Planificación para el auto y la seguridad vial
5. Redes e Infraestructura de alta calidad para la bicicleta
6. Educación, promoción y leyes y fiscalización

Así mismo, otro ejemplo destacado para traer a relación es España donde en sus principales ciudades: Madrid, Barcelona y Zaragoza, la estrategia implementada que alimenta toda una estructura de ciudad en pro de la bicicleta impacta significativamente

¹ Buis Jeroen. (2011). Factores de éxito para el fomento del uso de la bicicleta en Holanda.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

debido a que estas zonas son usadas para evitar que el bici-usuario respire emisiones contaminantes como: dióxido de carbono (CO₂), el monóxido de carbono (CO), entre otros, mientras esperan en poder continuar la marcha.


Es imprescindible que esta zona esté libre de vehículos a motor, para que el ciclista tenga el suficiente ángulo de visión del paso de peatones y tenga el espacio suficiente para hacer uso del semáforo ámbar para ciclistas²; como lo expresa el portal Zaragoza en Bici.

El Ayuntamiento de Barcelona, en su sitio web expone la importancia de estas zonas adelantadas para bicicletas o adelanta bici, para el beneficio de los bici- usuarios, además de la organización de las salidas luego del cambio del semáforo, siendo salidas más seguras y limpias para quienes viajan en bicicleta.

Ilustración 7. Zonas adelantadas para bicicletas en España



² Ajuntament Barcelona

	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019




Fuente: Ajuntament Barcelona

En Londres esta medida hace parte de la regulación de movilidad vigilada por la policía, las ASLs (Advanced Stop Line) son medidas que hacen parte de un gran esfuerzo de las ciudades por promover y proteger a quienes usan la bicicleta como medio de transporte. Basados en el (Traffic Signs Regulations and General Directions 2016).³

Ilustración 8. Zonas adelantadas para bicicletas en Inglaterra



³Legislation uk (2016)

	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019




Fuente: Marques Ricardo. (2017).

La zona adelantada para uso exclusivo de bicicletas es una medida que ha sido implementada en otros lugares del mundo donde ha arrojado muy buenos resultados, ciudades como Ámsterdam, Copenhague, Buenos Aires, Londres, Berlín, Santiago de Chile y Madrid, han reducido considerablemente los accidentes donde se ven involucradas bicicletas.

A pesar de que la ciudad de Bogotá D.C., cuenta con una amplia cobertura de ciclo rutas, es necesario tomar acciones y estrategias que permitan optimizarlas, y en mayor medida permitan disminuir el índice de accidentalidad. Conjuntamente, con incentivos a la enseñanza de normas de tránsito e impactos de mejora a las conductas de los bici-usuarios en las vías de la ciudad. Medida que ya ha sido implementada por los países y ciudades anteriormente mencionadas.

Existen en la actualidad manuales amigables con los bici-usuarios, es el caso de la guía de diseño “Manual de Ciclo ciudades en México”⁴, la cual podría ser punto de referencia para la ciudad, en la implementación de programas y proyectos para la planeación de transporte en bicicleta, nuevos diseños para corredores de bicicleta, diseños viales, facilidades de conexión, mayor seguridad y comodidad para sus bici-usuarios.

⁴ ITDP México & I-CE. (2011).

	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

III. CONTEXTO Y JUSTIFICACIÓN

Bogotá D.C. es una de las principales ciudades en Latinoamérica con el mayor desarrollo de infraestructura para bicicletas (ciclo-rutas, bici-carriles, entre otros). Cada año aumenta el número de personas que se atreven a usar la bicicleta como principal medio de transporte, dadas las condiciones complejas de movilidad y tránsito que presenta la ciudad.

De acuerdo a Banco Interamericano de Desarrollo (2015)⁵ “Hay 2.513 km de ciclo vías en la región. Bogotá y Río de Janeiro son las que tienen mayor cantidad de kilómetros segregados de infraestructura ciclista”.⁶ Las cuales requieren mejoras de las condiciones de circulación y seguridad vial para los bici-usuarios.

La situación en Colombia de acuerdo al mismo estudio, refleja que en la ciudad de Bogotá D.C. se establece el mayor número de kilómetros de infraestructura vial construida para el medio de transporte de la bicicleta, seguido por la ciudad de Medellín.

A pesar de la amplia red desarrollada y las cifras llamativas, dicha infraestructura no es suficiente para garantizar una relación exitosa entre ciudad-bicicleta. No obstante, el uso de este medio de transporte sigue en constante incremento.

Tabla 1. Porcentajes de Kilómetros construidos de infraestructura vial para la bicicleta en Colombia

CIUDAD	Kms. Construidos
Bogotá	39.2%
Medellín	26.9%
Cali	19.2%
Pereira	3.4%


Fuente: Elaboración Propia. Basado en: Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta (2015).

Según Fenalco (2015)⁷, “el uso de la bicicleta se ha venido incrementando de manera constante no solo en Bogotá, sino a nivel mundial, donde según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en 2013 el promedio de desplazamiento en bicicleta al día en Latinoamérica es de 84.000 viajes en ciudades grandes, 48.000 viajes en ciudades

⁵ Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta.

⁶ Vías Segregadas se refiere a que son de alta conectividad que tienen condiciones de alto volumen y velocidad (más de 30 km/h).

⁷ Fenalco (2015)

	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

medianas, y 880.000 viajes en Bogotá, convirtiéndose cada vez más en un medio de transporte efectivo para las personas que recorren en promedio 8 km a diario”. En la capital, de acuerdo a cifras oficiales de la Secretaría Distrital de Movilidad, el incremento porcentual de viajes en bicicleta entre el año “2005-2011 es del 56,85% y entre el año 2011-2018 es del 30.44%”⁸.

Así mismo, de acuerdo al Concejo de Bogotá y la Secretaría Distrital de Movilidad⁹, “en un día hábil se realizan aproximadamente 880.000 mil viajes en bicicleta”.

De manera paralela Fenalco (2015)¹⁰ también menciona en su estudio que las “ventas de bicicletas se han incrementado en más del 20%, y cada vez se encuentran en el mercado mayores oferentes dispuestos a satisfacer las exigencias de los usuarios”. A pesar de que existe una correlación directa positiva entre las ventas de bicicletas y el mayor número viajes, las dificultades se ven reflejadas en la falta de seguridad en las vías, falta de parqueaderos y falta de señalización.

Como se mencionaba anteriormente, las condiciones de movilidad y tránsito de la ciudad obligan a las personas al uso de la bicicleta como medio de transporte, con el propósito no solo de mejorar su estado físico, sino también de ahorrar tiempo y dinero. La mayoría de estas personas se encuentran ubicadas en las localidades de Kennedy, Suba, Bosa y Engativá.

Tabla 2. Mayor número de viajes en Bogotá D.C. por localidades.

Localidad	Número de Viajes
Kennedy	92.570
Suba	73.397
Bosa	67.077
Engativá	64.500


Fuente: Elaboración Propia. Basado en: Secretaría Distrital de Movilidad (2017).

Las personas que residen en este tipo de localidades, en gran parte se desplazan hacia el centro y nororiente de la ciudad en donde llevan a cabo sus actividades laborales. La infraestructura vial construida para bicicletas no es suficiente para satisfacer las necesidades de esta población, por tal motivo, en ciertos tramos viales se ven obligados a compartir vías con vehículos y motocicletas. Al revisar las cifras de este mismo estudio las

⁸ Secretaría Distrital de Movilidad (2017)

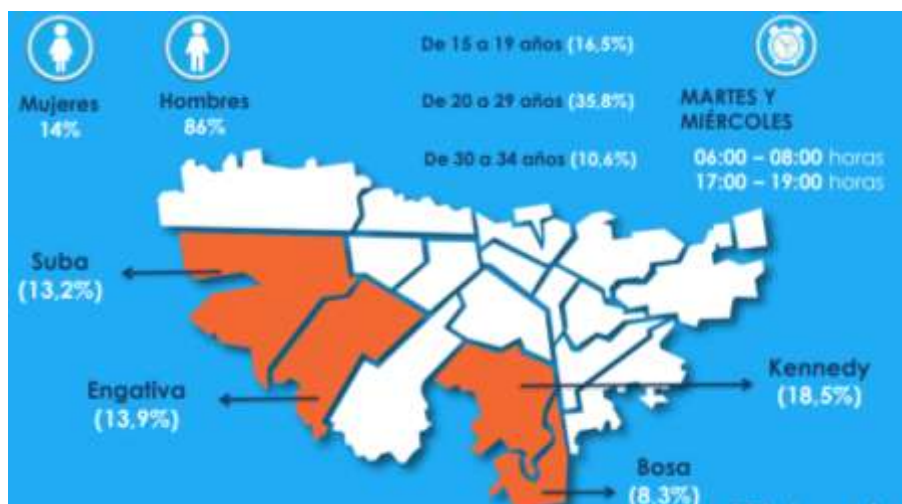
⁹ Concejo de Bogotá D.C. (2019)

¹⁰ Fenalco (2015)

	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

personas que viven en las localidades anteriormente citadas son las mismas víctimas de accidentes viales.

Ilustración 1. Número de víctimas de accidentes en bicicletas por localidad.



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad (2017).

Los accidentes de tránsito que involucran a ciclistas en la ciudad Bogotá D.C. del año 2013 a 2016, reflejan un alto número de lesionados, los cuales pueden fácilmente estar relacionados con el desconocimiento de las normas de seguridad vial, regulación de la velocidad e imprudencia. Movilidad menciona, que “al menos un ciclista en los años de análisis está involucrado en el 4% de los accidentes de tránsito anuales en la ciudad”.


	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

Ilustración 2. Número de víctimas fallecidas y lesionadas por accidentes en bicicletas por localidad.



Fuente: Secretaria Distrital de Movilidad (2017).

Desde otra perspectiva, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial indica que entre el mes de enero y septiembre del año 2017 se registraron en total 4.707 fallecidos y 27.776 lesionados, valorados por el Instituto Nacional de Medicina Legal, los cuales son vinculados con hechos de tránsito. Dicho observatorio procesa los datos suministrados por el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT; el cual cuenta con un sistema centralizado de información de tránsito y transporte, y establece que “en relación con la hipótesis sobre la causa del hecho, el 71% de los hechos de tránsito estuvieron directamente relacionados con el comportamiento de los usuarios de la vía, tan solo un 1% se atribuye aparentemente a fallas mecánicas y otro 1% a aspectos relacionados con las condiciones de la vía”¹¹.

Entre los hechos de tránsito el 71% tienen que ver con; el desacato a las normas o señales de tránsito, el no mantener distancia y transitar entre vehículos. En estos hechos están involucrados bici-usuarios que como ya se ha venido señalando comparten la vía con vehículos y motociclistas, que no cuentan con espacio para su desplazamiento y mantienen la distancia correspondiente con vehículos y motociclistas. Por tanto, deben realizar el conocido zigzag para permitir la fluidez cuando el semáforo se pone en verde.

¹¹ Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2017).


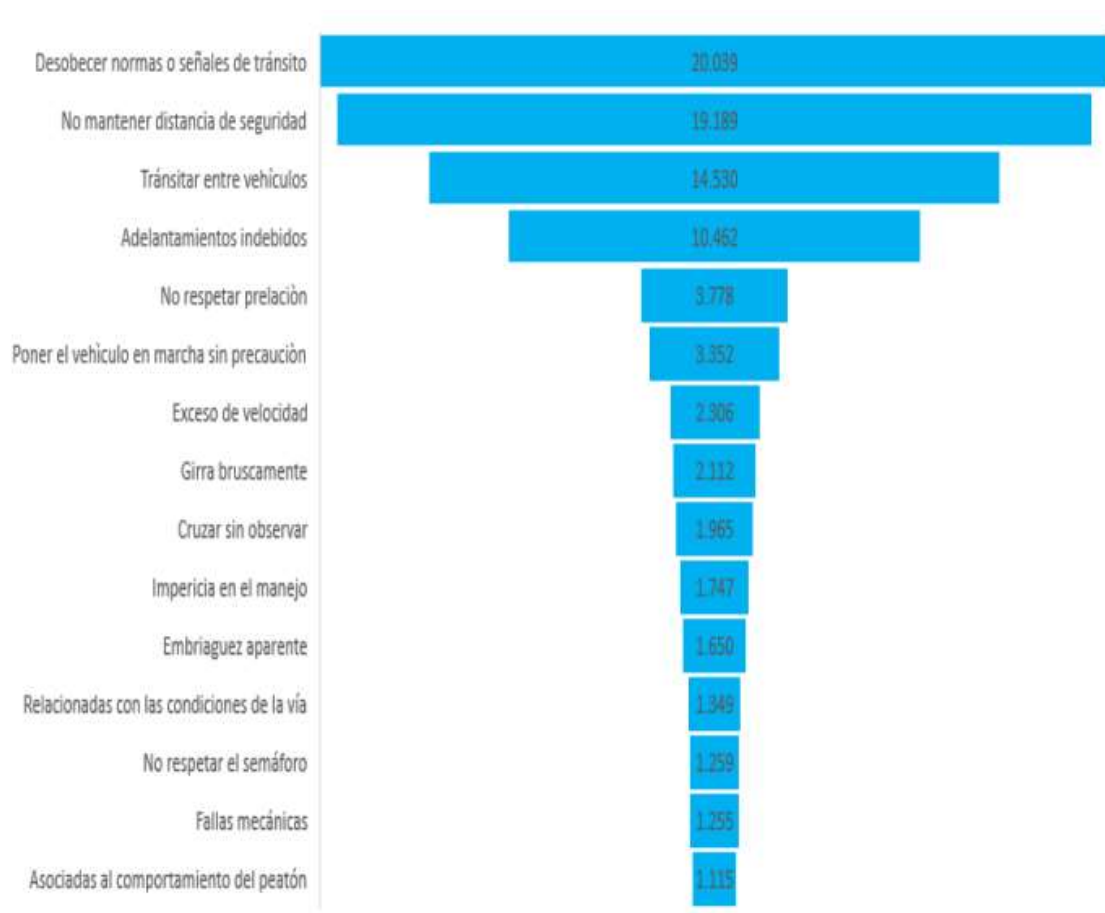
	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

Ilustración 3. Hechos de tránsito según hipótesis de la causa básica (Colombia), 2016 – 2017.



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2017).

A continuación, se relaciona el comparativo entre los meses de enero y diciembre de 2016 y 2017 de los fallecidos y lesionados involucrados en hechos de tránsito en Colombia. La información suministrada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, da muestra que, en segunda medida las causas de los accidentes de tránsito son los atropellos, en los cuales muy posiblemente estarían implicados los bici-usuarios. La seguridad de los bici-usuarios debe ser tomada muy en serio por los planificadores a cargo, debido a que el número de usuarios de este medio de transporte es creciente en nuestra ciudad y parece lógico que la tendencia siga en aumento, especialmente en el ámbito urbano.


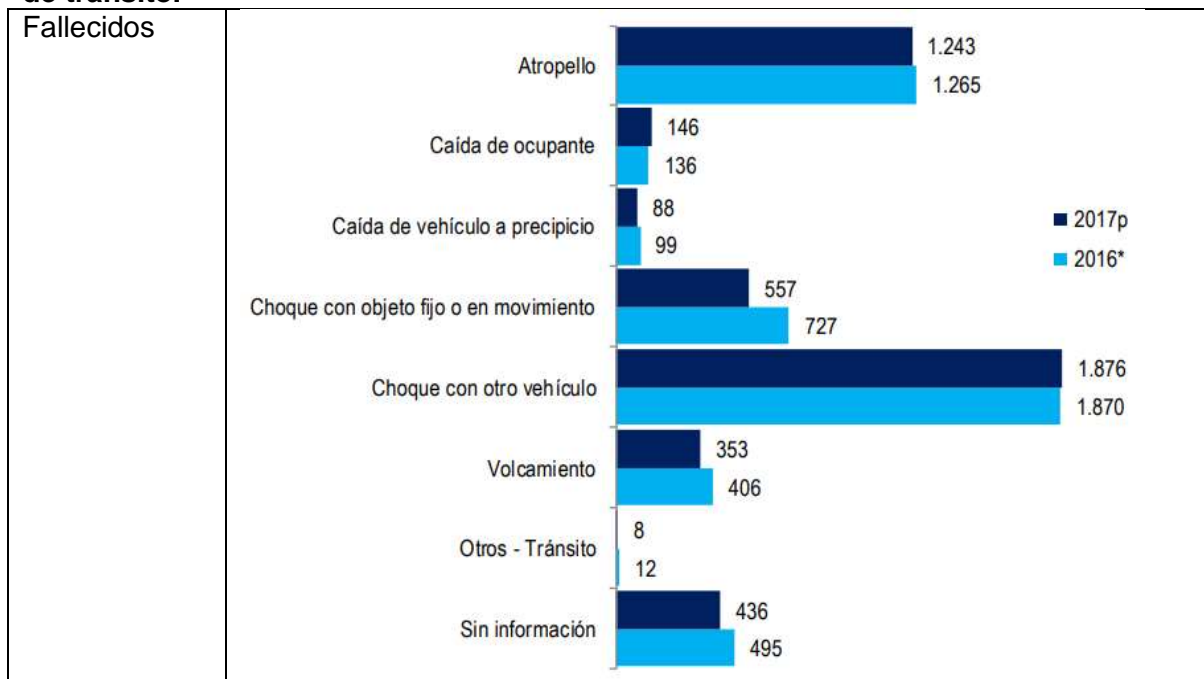

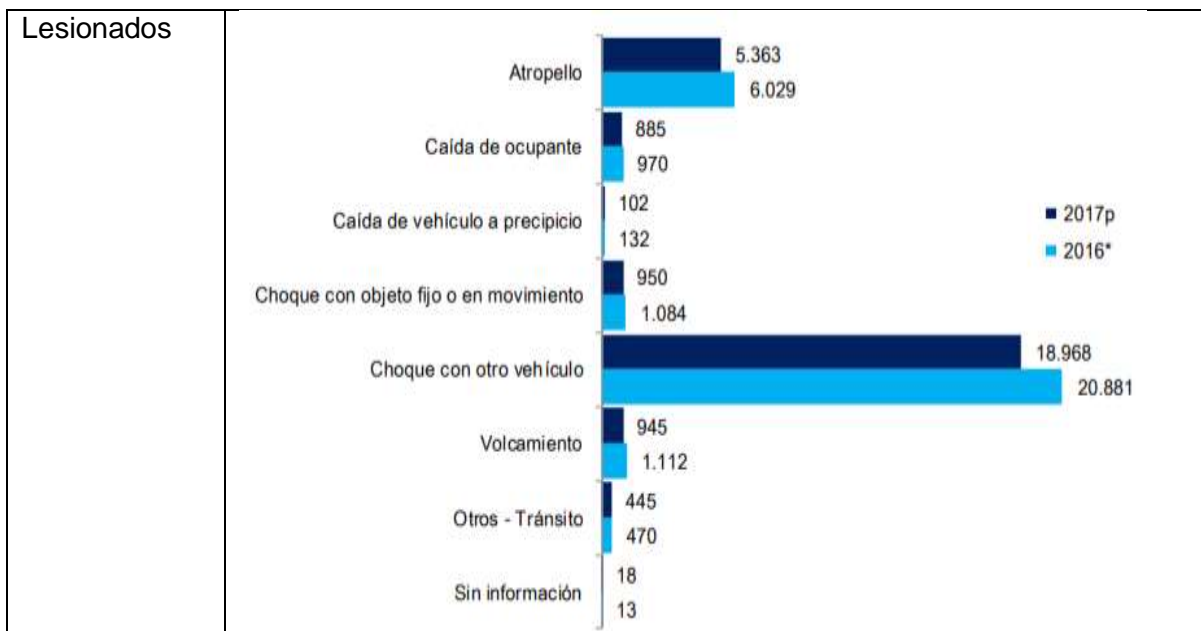
 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

Ilustración 4. Comparativo enero—septiembre para los años 2017 y 2016 de las víctimas fatales y no fatales de hechos de tránsito en Colombia, según clase hecho de tránsito.

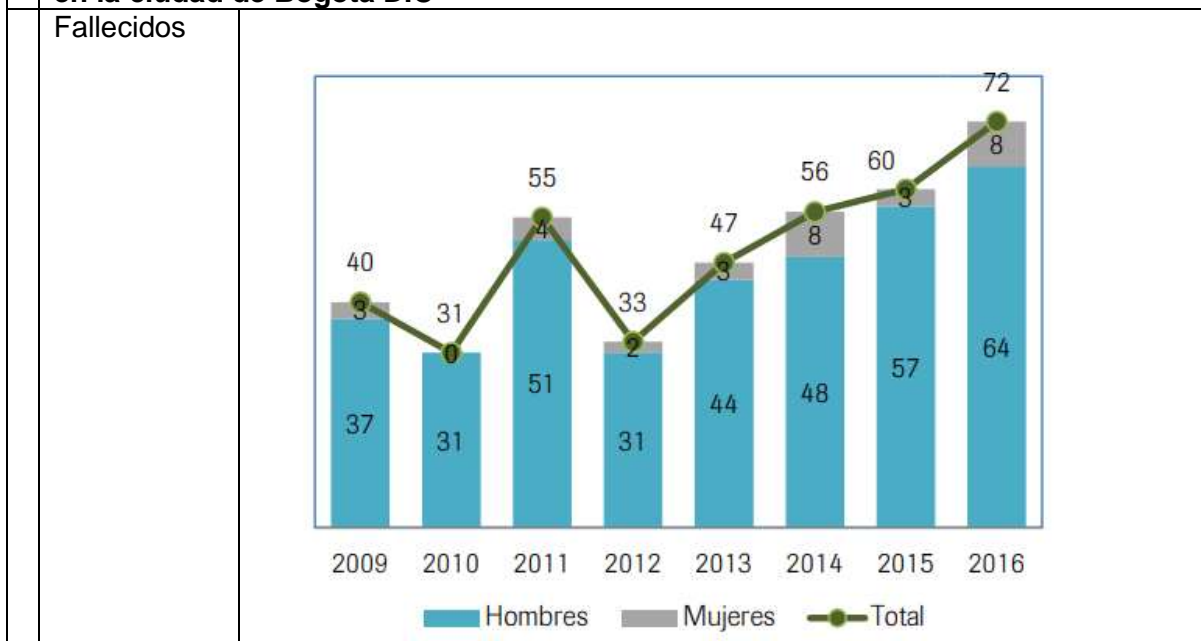



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

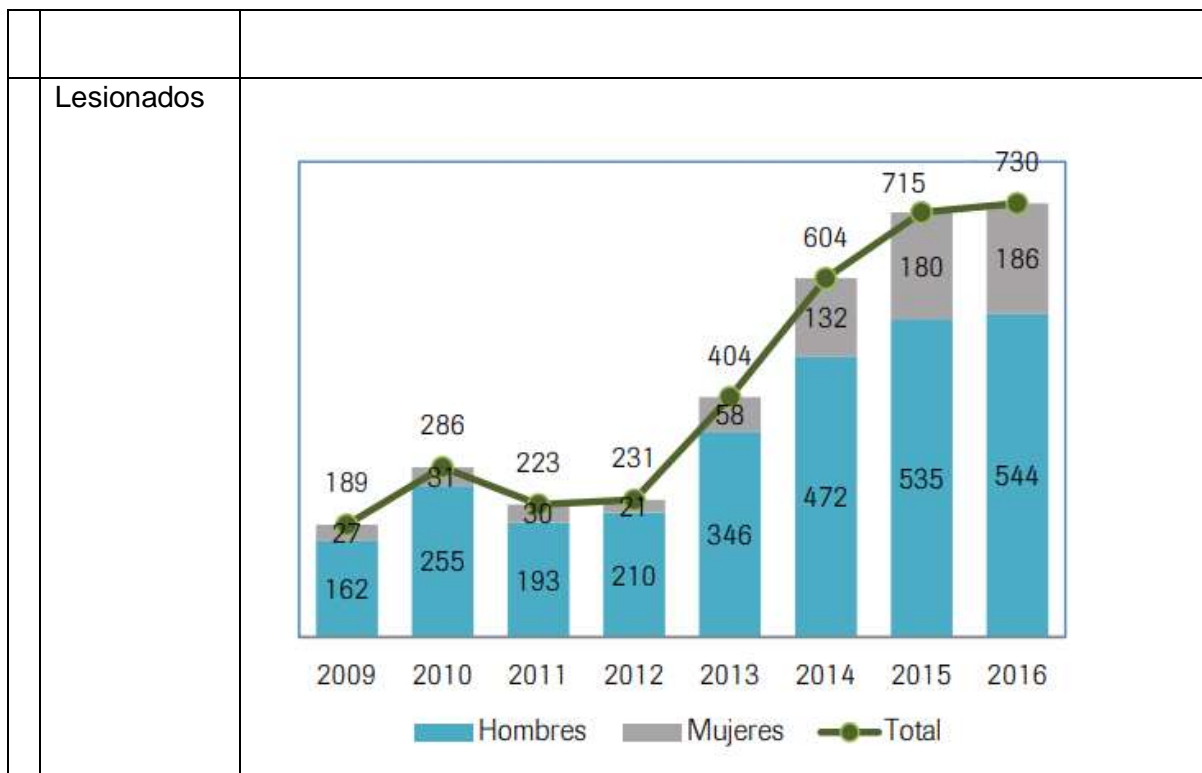


Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2017).

Ilustración 5. Ciclistas fallecidos y lesionados desde el año 2009 al 2016 en la ciudad de Bogotá D.C



	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019



Fuente: CCB. (2017).

En el panorama Distrital podemos observar que la tendencia es creciente en cuanto a los accidentes que involucran a bici usuarios. Siendo las cifras de lesionados las más significativas; ya que entre el año 2009 al 2016 las cifras casi se triplican.

Dejando la claridad que todos los usuarios de la vía, incluidos los bici-usuarios, son responsables de la seguridad vial y cumplimiento de las normas correspondientes. Los conductores de vehículos y motocicletas deben ser conscientes de la fragilidad de los bici-usuarios y respetar no sólo su pleno derecho a utilizar las vías públicas, sino también, y primordialmente, respetar su integridad física con un comportamiento prudente.

Como podemos ver a continuación, “los mayores porcentajes de víctimas de accidentes relacionados con bicicletas son vehículos livianos y motocicletas, representando cada uno el 24%”.¹²

¹² Secretaria Distrital de Movilidad (2017)


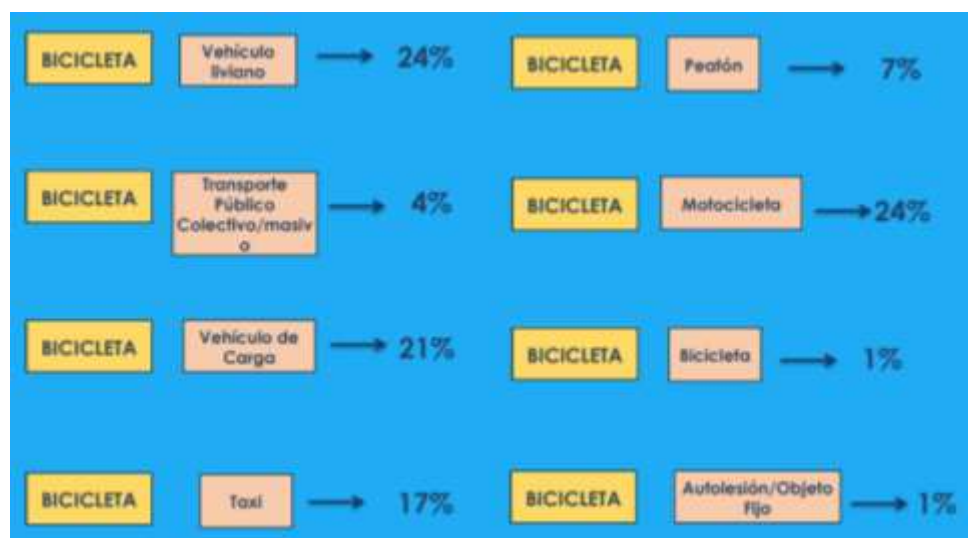
	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

Ilustración 6. Porcentaje de accidentes con bicicletas en Bogotá D.C., 2017.




Fuente: Secretaria Distrital de Movilidad (2017).

Los esfuerzos deben estar encaminados a la optimización de la amplia red de ciclo rutas ya existentes, en donde se pueda generar mayor seguridad para los bici- usuarios, teniendo en cuenta los puntos críticos de seguridad (atracos, robos, etc.). Convirtiendo dichas estrategias en una herramienta clave para definir los puntos donde serán implementadas las zonas adelantadas para bicicletas; junto con las zonas en donde no hay cobertura de ciclo rutas y donde se requiere de mayor iluminación, visibilidad y seguridad.

La cantidad de bicicletas en las calles representa una competencia entre motocicletas y vehículos por el uso de los carriles, lo que se traduce en un desorden que causa accidentes en los que se ven involucrados los bici-usuarios. En Bogotá, la Zona Adelantada se genera de manera informal en los semáforos de las principales vías, pues los bici-usuarios aprovechan cuando el semáforo está en rojo para adelantar entre carriles a los automóviles y motocicletas para ganar mayor velocidad al momento en que la luz se pone en verde.

Es de notar, que en cada cambio de semáforo a luz verde, los bici-usuarios se alejan rápidamente 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 los bici-usuarios avancen en bloque y se alejen adelante evitará el mortal zigzag y el tránsito peligroso de estos medios de transporte entre los automóviles y las motociclistas.

	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

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 bici -usuarios de modo que de acuerdo al observatorio de movilidad¹³ “Para el caso de los ciclistas las cifras de accidentalidad son alarmantes. El incremento en el número de heridos y muertos, con respecto al 2009, es de 286% y 80% respectivamente” en el Distrito Capital.

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, bici-usuarios, motociclistas y conductores de automóviles de manera que el respeto por la delimitación de las calles permita ordenar la movilidad de la ciudad.

Este Proyecto plantea la creación de un espacio de espera para las bicicletas delante de los vehículos motorizados en las vías más amplias de la ciudad, evitando la invasión del paso de peatones y darle preferencia en la salida al cambio de la fase semafórica. Esta zona permitirá al usuario de la bicicleta una espera sin humo contaminante directo y salida preferente, permitiendo la redistribución de las bicicletas en la vía y mejorando adicionalmente la seguridad vial de las personas que se mueven a pie por la ciudad.

Estas zonas irán de la mano con los carriles bici que se han ido implementando en las calles arteriales ubicadas en diferentes puntos de Bogotá y que han permitido la fluidez y conexión de las diferentes ciclo-rutas en la capital del país.

La zona adelantada para bicicletas puede ser implementada como una señal de tráfico horizontal, pintada en el suelo de las principales vías de circulación de la ciudad, para permitir que las bicicletas se detengan en una posición avanzada para que arranquen antes cuando el semáforo se pone en verde.

Estas zonas suelen implementarse cuando se debe dar prioridad especial a algunos vehículos, como el servicio público o cuando necesitan un nivel alto de protección como las bicicletas.

La zona avanzada para bicicletas está implantada con diferentes densidades en los Países Bajos, Bélgica y Dinamarca, y en algunos lugares de Gran Bretaña, como Londres, de Estados Unidos, como Nueva York o Portland (Oregón), y de Canadá, como Toronto.

¹³Cámara de Comercio de Bogotá. (2017).


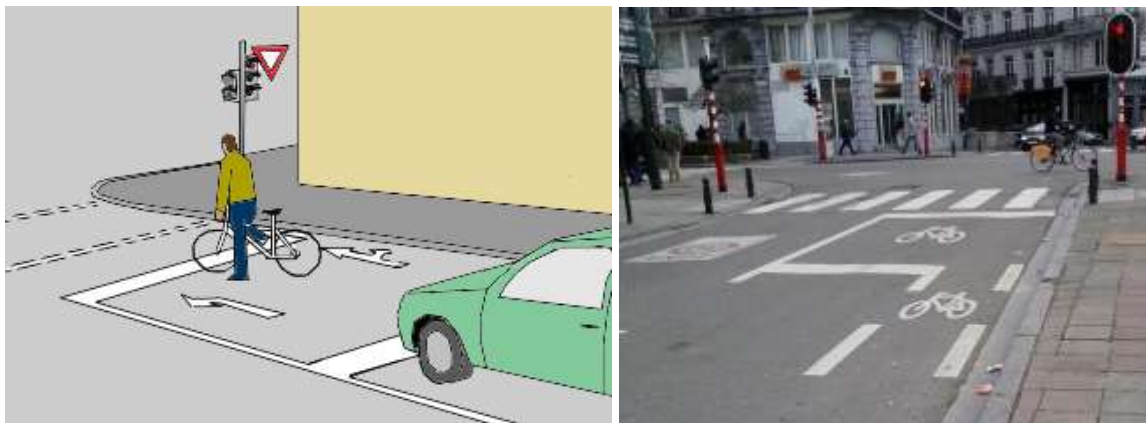
 <p>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</p>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

Ilustración 9. Esquema de una zona adelantada en Bruselas.



Fuente: Esquema de una zona adelantada en Bruselas.

Es importante que la implementación de estos carriles vaya de la mano de la implementación de la cultura para el uso de la bicicleta como se viene realizando hasta la fecha a través de la Secretaría Distrital de Ambiente.


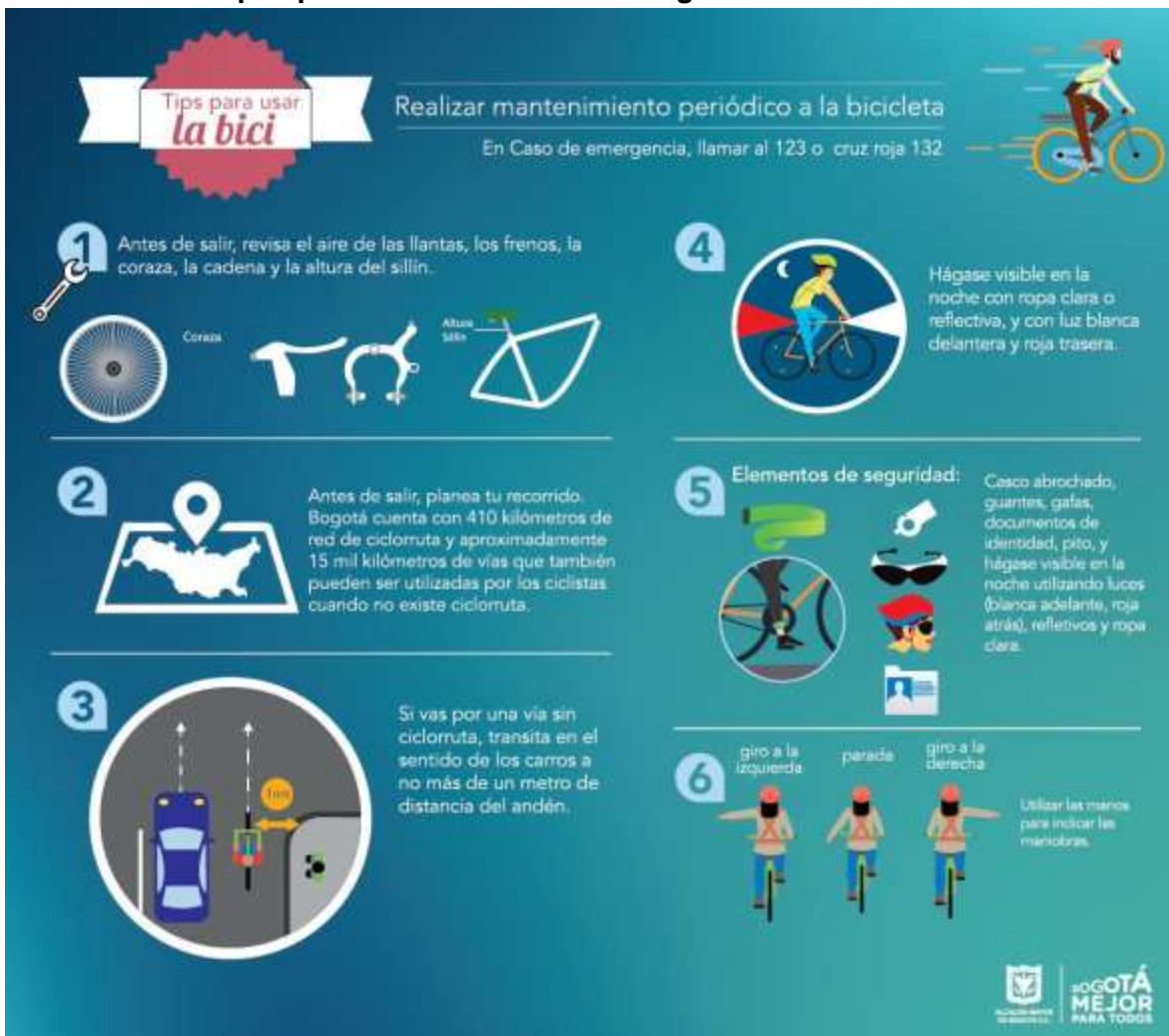
 <p>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</p>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019


Ilustración 10. Tipos para usar la bicicleta en Bogotá D.C.



Fuente: Secretaría Distrital de Ambiente (2018)

IV. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

ARTÍCULO 1º. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general."

ARTÍCULO 2º. 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; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.


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.

 <p>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</p>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

ARTICULO 311. Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa 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.

LEYES

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

ARTÍCULO 2. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales. (...)

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo. (...)

Ciclo vía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones. (...)


Ciclo ruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva. (...)

Ley 1083 de 2006 “Reglamentada parcialmente por el Decreto Nacional 798 de 2010”

Ley 1503 de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”.

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”

El instrumento más importante que tiene el país para el fomento de la bicicleta es la Ley 1811 de 2016, (Octubre 21), “Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código

 <p>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</p>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

Nacional de Tránsito”, esta ley trae diferentes incentivos, normas a favor del uso de la bicicleta, tales como:


- Beneficio por uso intermodal del transporte público. Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de bici parqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.
- Incentivo de uso para funcionarios públicos. Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.
- Beneficios para estudiantes bici-usuarios. Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.
- Artículo 10. Planeación participativa. Las alcaldías promoverán la creación de organizaciones de ciclistas y promoverán su participación en las instancias locales de planeación, especialmente las que se deban configurar para el mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte.

ARTÍCULO 67. Utilización de señales. Todo conductor está obligado a utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril. Sólo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales, deberá utilizar las siguientes señales manuales:

ARTÍCULO 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto triciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto triciclos, estarán sujetos a las siguientes normas.

ARTÍCULO 9º: normas específicas para bicicletas y triciclos. El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

ARTÍCULO 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

DECRETOS

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 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”.

i. LEGISLACIÓN DISTRITAL

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.”

	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

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"

JURISPRUDENCIA

Sentencia T-291 de 2009. Magistrada Ponente (e): Dra. CLARA ELENA REALES GUTIÉRREZ

"La jurisprudencia constitucional ha precisado tres condiciones básicas, a la luz de la Constitución Política, que debe observar toda política pública orientada a

	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

garantizar un derecho constitucional: (i) que la política efectivamente exista; (ii) que la finalidad de la política pública debe tener como prioridad garantizar el goce efectivo del derecho; y (iii) que los procesos de decisión, elaboración, implementación y evaluación de la política pública permitan la participación democrática.


En cuanto a la primera condición ha señalado la Corte que “no se puede tratar de unas ideas o conjeturas respecto a qué hacer, sino un programa de acción estructurado que le permita a la autoridad responsable adoptar las medidas adecuadas y necesarias a que haya lugar.” Por eso, se viola una obligación constitucional de carácter prestacional y programática,

derivada de un derecho fundamental, “cuando ni siquiera se cuenta con un plan para progresivamente cumplirla.

La relación con la segunda condición, la Corte ha reiterado que. “no puede tratarse de una política pública tan sólo simbólica, que no esté acompañada de acciones reales y concretas.” En esta medida, se viola la Constitución cuando existe un plan o un programa, pero se constata que (i) “sólo está escrito y no ha sido iniciada su ejecución” o (ii) “que así se esté implementando, sea evidentemente inane, bien sea porque no es sensible a los verdaderos problemas y necesidades de los titulares del derecho en cuestión, o porque su ejecución se ha diferido indefinidamente, o durante un período de tiempo irrazonable”. En cuanto a la tercera condición, la jurisprudencia ha considerado inaceptable constitucionalmente que exista un plan (i) ‘que no abra espacios de participación para las diferentes etapas del plan’, o (ii) ‘que sí brinde espacios, pero éstos sean inocuos y sólo prevean una participación intrascendente.’ El grado mínimo de participación que se debe garantizar a las personas en cada caso concreto, depende de la situación específica de que se trate, en atención al tipo de decisiones a tomar.” (Subrayado fuera del texto)

CORTE CONSTITUCIONAL. **Sentencia C-585 de 1995.** Magistrado Ponente: Hernando Herrera Vergara


CORTE CONSTITUCIONAL. **Sentencia T-066 de 2015.** Magistrada sustanciadora: Gloria Estela Ortiz Delgado

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

CORTE CONSTITUCIONAL. **Sentencia C-150 de 2015.** Magistrado Ponente:
Mauricio González Cuervo

V. BIBLIOGRAFIA

- Ríos Flores, R. A., Taddia, A. P., Pardo, C., & Lleras, N. (2015). Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta. Tomado de: <https://publications.iadb.org/handle/11319/6808?locale-attribute=es>
- Federación nacional de comerciantes. Así se mueven los bogotanos en "Bici".2014-2015. Tomado de: <http://www.fenalcobogota.com.co/images/pdf/Estudio%20Bicicletas.pdf>
- Secretaria Distrital de Movilidad. (2017). La Bicicleta en Bogotá. Tomado de: <http://www.simur.gov.co/documents/10180/100374/Plan+Bici/cc9f22a4-4375-4f22-8aaf-c3229d31f3d6>
- Concejo de Bogotá. (2018). 20% Aumentó muerte de bici usuarios en Bogotá durante 2018, en accidentes de tránsito. Tomado de: <http://concejodebogota.gov.co/20-aumento-muerte-de-biciusuarios-en-bogota-durante-2018-en-accidentes/cbogota/2018-07-25/075826.php>
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2017). Boletín Estadístico Observatorio Nacional de Seguridad Vial - ONSV octubre 20 de 2017 Víctimas en hechos de Tránsito - COLOMBIA (enero - Septiembre de 2017p). Tomado de: <https://ansv.gov.co/observatorio/public/documentos/02.Panorama%20General%20Colombia%20Ene%20a%20Sep%202017p.pdf>
- Kabell Morten. (2014). Copenhague Ciudad de Ciclistas El Conteo de la Bicicleta 2014. Tomado de: http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2015/05/FINAL_OPFLAG_CYKELREGNSKAB_2014_ES.pdf
- Buis Jeroen (2011). Factores de éxito para el fomento del uso de la bicicleta en Holanda. Tomado de: <https://www.dutchcycling.nl/images/clients/51-1Lima2.pdf>

	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

- Ajuntament Barcelona. Bicicleta. Tomado de: <http://ajuntament.barcelona.cat/bicicleta/es>
- Traffic Signs Regulations and General Directions. (2016). Tomado de: http://www.legislation.gov.uk/ukxi/2016/362/pdfs/ukxi_20160362_en.pdf
- Marques Ricardo. (2017). Ciclismo en Londres: en transición. Tomadas de: <https://www.ciclosfera.com/ciclismo-londres-transicion/>
- ITDP México, & I-CE. (2011). Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas. Ciclo ciudades (Vol. V, pp. 47–61). México: ITDP. Tomado de: <http://ciclociudades.mx/manual-ciclociudades/>
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2017). Observatorio de Movilidad. Tomado de: [https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/19561/Observatorio%20de%20movilidad%20\(30-11-2017\).pdf?sequence=14&isAllowed=y](https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/19561/Observatorio%20de%20movilidad%20(30-11-2017).pdf?sequence=14&isAllowed=y)

VI. COMPETENCIA DEL CONCEJO

De conformidad con el artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993:


“Artículo 12. Atribuciones. 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 cargo del Distrito.

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

Por su parte, el artículo 13 señala:

“Artículo 13. Iniciativa. Los proyectos de acuerdo pueden ser presentados por los concejales y el alcalde mayor por conducto de sus secretarios, jefes de departamento administrativo o representantes legales de las entidades descentralizadas. El personero, el contralor y las juntas administradoras los pueden presentar en materias relacionadas con sus atribuciones. De conformidad con la respectiva ley estatutaria, los ciudadanos y las organizaciones sociales podrán presentar proyectos de acuerdo sobre temas de interés comunitario”.

	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

VII. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, el presente proyecto de acuerdo no tiene impacto fiscal, ya que no se incrementará el presupuesto anual del Distrito, ni ocasionará la creación de nuevas fuentes de financiación. Las medidas a adoptar deberán ser financiadas con el presupuesto de las entidades pertinentes.

Atentamente,


LUCIA BASTIDAS UBATE
 Concejala de Bogotá

ANDREA PADILLA VILLARRAGA
 Concejala de Bogotá


ANDRES DARIO ONZAGA NIÑO
 Concejal de Bogotá


DIEGO ANDRES CANCINO MARTINEZ
 Concejal de Bogotá


DIEGO GUILLERMO LASERNA ARIAS
 Concejal de Bogotá


EDWARD ANÍBAL ARIAS RUBIO
 Concejal de Bogotá

JULIAN DAVID RODRÍGUEZ SASTOQUE
 Concejal de Bogotá


JULIAN ESPINOSA ORTIZ
 Concejal de Bogotá


 <p>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</p>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019


LUIS CARLOS LEAL ANGARITA
 Concejal de Bogotá


MARIA CLARA NAME RAMÍREZ
 Concejala de Bogotá


MARIA FERNANDA ROJAS MANTILLA
 Concejala de Bogotá

MARTÍN RIVERA ALZATE
 Concejal de Bogotá

	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

PROYECTO DE ACUERDO No. ____ DE 2020

“POR MEDIO DEL CUAL SE CREAN LAS ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE BICICLETAS”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.,

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 1. Impleméntese las “ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE 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.


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 1°: La señalización horizontal constará de dos líneas paralelas en pintura antideslizante y la imagen de una o varias 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.

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

	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV-2019

implementación, ejecución, desarrollo y vigilancia de las “ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE BICICLETAS”.

ARTÍCULO 6. 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 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 7. El presente acuerdo rige a partir de su publicación.

Publíquese y cúmplase