



PROPOSICIÓN ADITIVA AL PROYECTO DE ACUERDO No 368 DE 2024

De conformidad con lo establecido en el numeral 2 del artículo 85 del Acuerdo Distrital 741 de 2019 “*Por el cual se expide el Reglamento Interno del Concejo de Bogotá D.C.*”, se presenta proposición aditiva al articulado del Proyecto de Acuerdo 368 de 2024 “**POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2024-2027 “BOGOTÁ CAMINA SEGURA”**”, en los siguientes términos:

ARTICULO NUEVO

Artículo Nuevo. Mecanismos de reducción de velocidad en Cicloinfraestructura.

Las entidades del sector movilidad que ejecutan proyectos de intervención de cicloinfraestructura promoverán que en los estudios, diseños y ejecución de este tipo de infraestructura **se implementen mecanismos de reducción de velocidad que no afecten la seguridad e integridad de los biciusuarios y/o de los vehículos de micromovilidad**. En cualquier caso, se deberá respetar la prelación del tráfico con base en la pirámide de la movilidad.

JUSTIFICACIÓN

El artículo responde a la ausencia de tecnicismo y al incumplimiento de las guías de cicloinfraestructura, diseño y seguridad vial en segmentos donde es necesaria la pacificación y/o reducción de la velocidad por parte de los usuarios de esta infraestructura sostenible.

De otra parte, responde a la imperante necesidad de valorar las situaciones de riesgo en términos de los vehículos que mayor riesgo puedan generar en situaciones de conflicto, donde es crucial reducir la velocidad de los vehículos de mayor volumen y velocidad antes que cualquier otro vehículo.

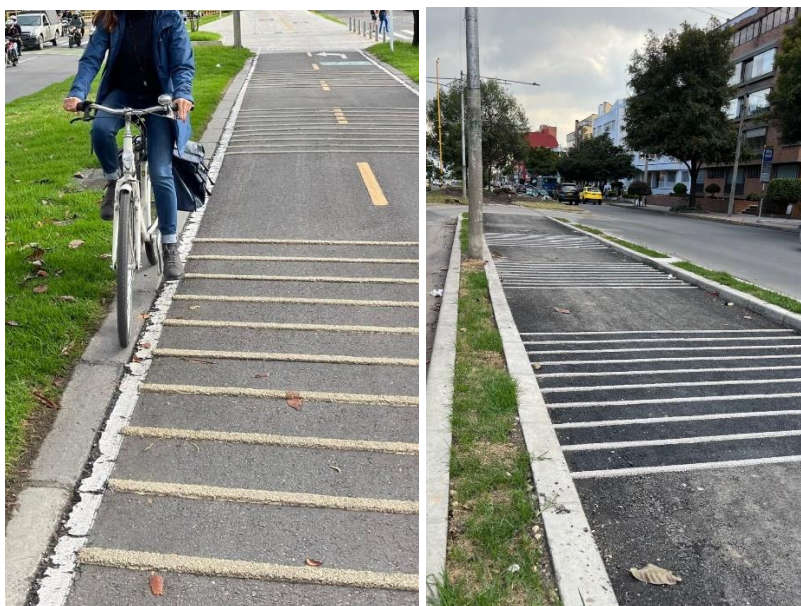
En la literatura internacional (por ejemplo, las publicaciones del International Transport Forum sobre seguridad en micromovilidad¹) se ha estudiado en detalle el riesgo que generan los vehículos de mayor volumen y velocidad (principalmente automóviles) al tener una energía cinética muy alta en comparación con cualquier otro vehículo.

Ante la preocupación de las administraciones anteriores por implementar un diseño adecuado de reductores de velocidad para cicloinfraestructura, se instalaron varios

¹ <https://www.itf-oecd.org/safe-micromobility> y <https://www.itf-oecd.org/safer-micromobility>



segmentos con "montículos" conocidos como "bandas alertadoras" [Manual-de-Señalización-Vial-2015](#)



Sin embargo, en lo que se refiere a cicloinfraestructura, no son considerados una buena práctica internacional. **Estos dispositivos, por sus características, son excesivamente altos, fáciles de esquivar y generan riesgos innecesarios.** En lugar de reducir la velocidad, como es su propósito, afectan negativamente el bienestar del desplazamiento. Incrementan el riesgo al obligar innecesariamente a los usuarios a circular por el borde de la ciclo-infraestructura, generando posibles riesgos de caída sobre la vía de tráfico mixto. A su vez, generan riesgos de colisión entre ciclistas y demás usuarios de la ciclorruta. Por lo mismo, se hace imperante frenar a los vehículos de este tipo antes que frenar cualquier otro.

De otra parte, los cinco requisitos de ciclo-inclusión de la documentación nacional e internacional sobre diseño de ciclo-infraestructura² incluyen el requisito de comodidad que, en el caso de la Guía de Ciclo-infraestructura de ciudades colombianas reglamentada a

² Véase el ejemplo de Holanda <https://crowplatform.com/product/design-manual-for-bicycle-traffic/>, de México <https://mexico.itdp.org/download/ranking-ciclociudades-2021/>, en Estados Unidos <https://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/>



través de la **resolución 3258 de 2018** del Ministerio de Transporte de Colombia, indica lo siguiente:

“Una ciclorred pretende mejorar las condiciones de seguridad, rapidez, comodidad y atractivo para moverse en bicicleta y constituye por lo tanto una condición necesaria para fomentar o consolidar el uso de la bicicleta como modo de transporte” (p 60)

“La comodidad, que se define como la reducción del esfuerzo físico y mental derivado de utilizar la bicicleta, pretende evitar la tensión permanente en la convivencia con los demás actores de la vía, las paradas, arranques y aceleraciones repetidas, las pendientes acusadas, las vibraciones o molestias causadas por el pavimento y los obstáculos que pueden surgir en el camino. Ese tipo de esfuerzos puede ser minimizado a través del trazado y el diseño de las ciclorredes, en la selección de las rutas, la elección de las tipologías y el tratamiento de los detalles como las intersecciones, la relación con otros vehículos y peatones o la pavimentación.” (p 66)

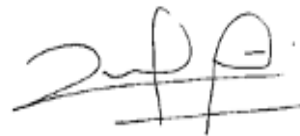
Con base en esto, es claro que los dispositivos diseñados y utilizados como mecanismos de pacificación de velocidad, muchas veces no tienen fundamento conceptual ni apoyan el buen diseño de ciclo infraestructura, ni a promover el uso de la bicicleta.

Popularmente, estos dispositivos son conocidos como "rompe rines" o "rompe muñecas" debido a los daños que ocasionan. Popularmente **resultan ser dispositivos improvisados, ineficaces e ilógicos.**

Por todo lo anterior, y con el fin de fomentar la seguridad vial de los biciusuarios y usuarios de micromovilidad, así como promover el desplazamiento en modos de movilidad sostenibles en la "capital mundial de la bici", se propone la adición de este artículo.



ANGELO SCHIAVENATO RIVADENEIRA
Concejal de Bogotá D.C.



DANIEL FELIPE BRICEÑO MONTES
Concejal de Bogotá D.C.

