 <b>CONCEJO DE BUCARAMANGA</b>	<b>CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA</b>				
	<b>PROYECTO DE ACUERDO</b>				
	Versión: 03	Fecha: JULIO DE 2017	Código: EPRO-FT-01	Serie:	Página 1 de 12

PROYECTO DE ACUERDO N° **051** DE 201X 30 DE JUNIO DE 2022

**“POR MEDIO DEL CUAL SE IMPLEMENTA EL USO OBLIGATORIO DE LOS ELEMENTOS DE PROTECCION Y EL SISTEMA DE REGISTRO PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD PERSONAL A LOS CICLISTAS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA”**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Se entiende por ciclistas, todos los conductores de vehículos no motorizados, es decir las personas que conducen la bicicleta como medio de transporte, trabajo, deporte o recreación.

Desde la agencia nacional de seguridad vial (ANSV), se trabaja por el proteger y salvaguardar la vida de los ciclistas, uno de los actores más vulnerables de la vía, junto a los peatones y motociclistas, desarrollando diferentes programas e iniciativas de pedagogía y sensibilización para la construcción de una cultura más sólida y fortalecida basada en la corresponsabilidad, el autocuidado y el buen comportamiento seguro de todos los actores viales.


La Estrategia 2019 – 2030 de la Bicicleta como Medio de Transporte para Bucaramanga y su Área Metropolitana, adoptó el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano (PIDM), bajo el enfoque de “prosperidad urbana” promovido por ONU-Habitat, establece unas metas e indicadores de seguridad en el uso:

1. Dentro del principio de Seguridad en el uso, el componente Seguridad Personal incluye hitos relacionados a un sistema de registro:

*Tabla 18. Componente Seguridad personal.*

INDICADOR TÍPICO	META 2019	META 2025	META 2030
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Existencia de sistema adecuado de seguimiento a robos de bicicleta y sus tipologías.</li> <li>- Cantidad de robos de bicicletas en la ciudad y en rutas deportivas.</li> <li>- Cantidad de atracos a personas en bicicleta.</li> <li>- Cantidad de incidentes de acoso callejero a personas en bicicleta.</li> <li>- Pie de fuerza policial con funciones de seguridad personal a ciclistas.</li> <li>- Densidad de cámaras de seguridad instaladas a lo largo de la red de ciclo-infraestructura.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Piloto de sistema de seguimiento implantado.</li> <li>- Piloto de un sistema de registro implantado.</li> <li>- Conocimiento mejorado de cantidad de robos de bicicletas.</li> <li>- Conocimiento mejorado de cantidad y lugares de atracos a personas en bicicleta.</li> <li>- Campaña de cultura ciudadana sobre seguridad y robo de bicicletas implementada.</li> <li>- Piloto de una línea de atención de emergencia que atiende a robos y siniestros de ciclistas.</li> <li>- Piloto de cámaras de seguridad en una zona de alto robo en la red de ciclo-infraestructura se ha implantado.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Existe un sistema de seguimiento y reducción de robos de bicicleta implantado.</li> <li>- Existe un sistema de registro implantado con 1000 bicicletas registradas.</li> <li>- Aplicación móvil para monitorear zonas inseguras para ciclistas desarrollado.</li> <li>- 30% menos robos de bicicletas en comparación con 2020.</li> <li>- 20% menos atracos a personas en bicicletas en comparación con 2020.</li> <li>- Existe una cámara instalada por cada kilómetro de ciclo-infraestructura.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sistema de seguimiento y reducción de robos de bicicleta implantado e integrado con otras ciudades del país.</li> <li>- 3000 bicicletas registradas en el sistema de registro.</li> <li>- 50% menos robos de bicicletas en comparación con 2020.</li> <li>- 30% menos atracos a personas en bicicletas en comparación con 2020.</li> <li>- Existen 2 cámaras instaladas en el entorno próximo por cada kilómetro de ciclo-infraestructura.</li> </ul>

Fuente: (Estrategia 2019-2030 para Bucaramanga y su Área Metropolitana, 2018).

 <b>CONCEJO DE BUCARAMANGA</b>	<b>CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA</b>				
	<b>PROYECTO DE ACUERDO</b>				
	Versión: 03	Fecha: JULIO DE 2017	Código: EPRO-FT-01	Serie:	Página 2 de 12

“Se espera que se hayan registrado 1.000 bicicletas para el 2025 y 3.000 para el 2030. Para el 2025 se espera mejorar el conocimiento sobre las dinámicas de hurtos de bicicletas con una aplicación móvil para monitorear zonas inseguras; que se creen campañas de cultura ciudadana sobre seguridad y robo de bicicletas, y se instale una cámara por cada kilómetro de la ciclorred, especialmente en zonas de alto riesgo. Se espera que, para el 2025, los robos se reduzcan en un 30% y los atracos en un 20%, y que para el 2030 haya 50% menos robos y 30% menos atracos”, Área Metropolitana de Bucaramanga, Alcaldía de Bucaramanga & ONU-Habitat (2018). La bicicleta como medio de transporte: Estrategia 2019-2030 para Bucaramanga y su Área Metropolitana. (C. Pardo, M. Moscoso, C. Olivares Medina, T. van Laake, D. Gómez, & I. Herrera, Eds.). Bucaramanga.

- En el componente Seguridad Vial los hitos consisten en reducir en un 50% los siniestros que involucren ciclistas:


Tabla 20. Componente Seguridad vial.

INDICADOR TÍPICO	META 2019	META 2025	META 2030
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cantidad de siniestros con bicicleta.</li> <li>- Cantidad de muertes en bicicleta.</li> <li>- Cantidad de capacitaciones para conductores (varios modos) sobre la convivencia vial y seguridad vial como parte del curso de comparendos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conocimiento de cantidad de hospitalizados, heridos y muertos en bicicleta.</li> <li>- Se ha definido un programa de capacitaciones con conductores (incluyendo en capacitación para obtener su licencia de conducción).</li> <li>- Se han implementado 100 capacitaciones al público sobre protección al ciclista (como parte de curso de comparendos).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 10% menos ciclistas hospitalizados en comparación con 2020.</li> <li>- Reducir en 40% la cantidad de muertos por cada 100 mil viajes en bicicleta en comparación con 2020.</li> <li>- 50% menos siniestros que involucren ciclistas.</li> <li>- Se han implementado 100 capacitaciones cada año sobre la protección al ciclista.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 25% menos ciclistas heridos en comparación con 2020.</li> <li>- Reducir en 80% la cantidad de muertos por cada 100 mil viajes en bicicleta en comparación con 2020.</li> <li>- Se han implementado 100 capacitaciones cada año sobre la protección al ciclista.</li> </ul>

Fuente: (Estrategia 2019-2030 para Bucaramanga y su Área Metropolitana, 2018).

“Se espera que 10% menos ciclistas sean hospitalizados por siniestros viales en el 2025, en comparación con el 2020, y 25% menos en el 2030. Además, se espera reducir en 40% la cantidad de muertos por cada 100.000 viajes en bicicleta en el 2025, en comparación con el 2020, y para 2030 se busca reducir en 80% esta cifra. Se realizarán 100 capacitaciones para el 2025 y 100 más para el 2030”. Área Metropolitana de Bucaramanga, Alcaldía de Bucaramanga & ONU-Habitat (2018). La bicicleta como medio de transporte: Estrategia 2019-2030 para Bucaramanga y su Área Metropolitana. (C. Pardo, M. Moscoso, C. Olivares Medina, T. van Laake, D. Gómez, & I. Herrera, Eds.). Bucaramanga.

El objetivo de la Estrategia de la bicicleta como medio de transporte en Bucaramanga y su Área Metropolitana, es mejorar las condiciones para que la

 <b>CONCEJO DE BUCARAMANGA</b>	<b>CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA</b>				
	<b>PROYECTO DE ACUERDO</b>				
	Versión: 03	Fecha: JULIO DE 2017	Código: EPRO-FT-01	Serie:	Página 3 de 12

bicicleta se pueda usar de manera segura y equitativa, al mismo tiempo que se mejoran las condiciones urbanas para toda la comunidad en el municipio de Bucaramanga y su área metropolitana.


Durante el año 2018 fallecieron en Colombia 388 ciclistas y 2.772 resultaron heridos en siniestros viales, así mismo, para el año 2019, el 29.8% de siniestros con ciclistas fallecidos o lesionados se dieron en horas de la noche, en el intervalo de 6:00 pm a 8:00 pm.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial ANSV, hace un llamado de atención a los usuarios de bicicletas para que utilicen los elementos de protección y creen conciencia de la importancia de su uso y de los beneficios, en materia de seguridad vial tiene, como es el uso de los elementos reflectivos *“la agudeza visual del conductor de un vehículo se puede reducir hasta en un 70% en horas nocturnas. En el primer trimestre del año 2019, se determinó que el 29,8 % de los siniestros con ciclistas fallecidos o lesionados graves se dio en horas de la noche, encontrando su pico más alto en el intervalo de 6 pm a 8 pm”*, Agencia Nacional De Seguridad Vial, ANSV”.

Las cifras de siniestralidad reflejadas para el 2020, el 62% de los usuarios de bicicletas fallecidos se dieron en la interacción con vehículos de carga, particulares y motociclistas. Por otra parte, el 74% de los ciclistas lesionados fue a causa de la interacción con motos y carros particulares, según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV).

Para el año 2021, según registros de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), reporto que 471 ciclistas fallecieron tras siniestros viales registrados en las diferentes vías del territorio nacional.

Para el año 2021 se hurtaron 146 bicicletas, siendo el sector urbano el más afectado, según reporte de la policía del área metropolitana de Bucaramanga, a su vez para el año 2022 se han disminuido los hurtos gracias al apoyo que brindan las autoridades con la implementación de estrategias como ‘Rutas Seguras’ y ‘Guardianes de la Bicicleta’ donde patrulleros hacen los diferentes recorridos en la ciudad, con el fin de reducir el hurto de bicicletas en la ciudad y brindar seguridad a los ciclistas.

 <b>CONCEJO DE BUCARAMANGA</b>	<b>CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA</b>				
	<b>PROYECTO DE ACUERDO</b>				
	Versión: 03	Fecha: JULIO DE 2017	Código: EPRO-FT-01	Serie:	Página 4 de 12


El hurto de bicicletas es una amenaza diaria para quienes usan a diario este tipo de transporte o para quienes salen hacer una actividad deportiva, ante este flagelo y como estrategia a través de la implementación del sistema único de registros de bicicletas, se busca que los ciudadanos registren sus bicicletas que demuestran el vínculo entre propietario y bicicleta, para poder demostrar la propiedad sobre las bicicletas en caso de robo, con el fin de reducir los hurtos de bicicletas y mejorar la seguridad de los ciclistas.

Que Bogotá cuenta con el registro en el sistema único distrital de registro administrativo de bicicletas, “Registro Bici Bogotá”; mediante el Decreto No. 242 de 2021, se reglamenta el artículo 108 del Acuerdo Distrital 761 de 2020, se modifica el artículo 1 del Decreto Distrital 790 de 2018 y se *dictan otras disposiciones*.

El ciclista tiene el derecho de estar en la vía, pero también tiene deberes las cuales debe conocerlas y así mismo aplicar las normas de tránsito, ya que se encuentra en un escenario de convivencia con otros actores viales, por lo que se debe promover el respeto, el autocuidado y la protección de la vida. Según datos reflejados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para enero y agosto de 2019, perdieron la vida 283 ciclistas en las vías del país, 1.749 sufrieron lesiones, además se determina que el día sábado y domingo, son los días que se presentan mayor accidentalidad en especial fallecimientos de usuarios en bicicleta.

La guía de protección a ciclistas, tiene como objetivo lograr una movilidad segura entre todos los actores viales, en especial los más vulnerables como los ciclistas, de esta manera, esta guía es una herramienta que permite a los usuarios viales conocer los diferentes comportamientos que ponen en riesgo al ciclista y como se pueden prevenir. A su vez, da a conocer los derechos y deberes que deben ejercer como ciclista, para una adecuada interacción con los demás actores en la vía.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, a través de la guía de protección a ciclistas, recomienda a los ciclistas unos derechos y deberes en la movilidad, que les permita convivir en la vía con los demás actores viales, mediante la Ley 1811 de 2016 y la Ley 769 de 2002, normatividad que confiere derechos y deberes a los ciclistas, estos son:

 <b>CONCEJO DE BUCARAMANGA</b>	<b>CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA</b>				
	<b>PROYECTO DE ACUERDO</b>				
	Versión: 03	Fecha: JULIO DE 2017	Código: EPRO-FT-01	Serie:	Página 5 de 12

Los ciclistas tienen derecho a:

1. Ser integrados al sistema de movilidad.
2. Utilizar la calzada vehicular, incluso en lugares donde haya ciclo-infraestructura.
3. Usar exclusivamente los espacios de ciclo-infraestructura que fueron diseñados para ellos.
4. Tener prioridad de uso de la vía por su vulnerabilidad.
5. Llevar acompañante mediante el uso de dispositivos diseñados para ello.
6. Ser adelantados con una distancia de vida de 1,5 metros.


Los ciclistas tienen como deber:

1. Conocer y respetar las normas y señales de tránsito.
2. Utilizar la calzada vehicular ocupando un carril completo.
3. Ser visibles, utilizando prendas reflectivas y luz blanca en la parte delantera de la bici y roja en la parte trasera desde las 6:00 p.m., hasta las 6:00 a.m. y siempre que la visibilidad sea escasa.
4. Utilizar señales manuales para advertir a los demás de los movimientos que van a realizar.
5. Utilizar casco cuando sean menores de edad o estén haciendo actividades competitivas, deportivas o entrenamiento.
6. Darles prelación o prioridad a los peatones, dado que ellos son actores más vulnerables.
7. No deben utilizar las vías destinadas exclusivamente para el tránsito de peatones y las vías exclusivas destinadas el transporte público.
8. No deben zigzaguar entre vehículos.
9. Utilizar el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, el ciclista, el peatón y el motociclista son denominados actores vulnerables, ya que, por las características asociadas a sus modos de desplazamiento, carecen de una barrera que los aisle de los impactos en siniestros viales y por lo tanto están desprotegidos.

Así mismo, la Organización Mundial de la Salud (OMS), recomienda que los ciclistas en su interacción con los otros actores viales se hagan visibles con medidas como: *“Luces en la bicicleta, blanca adelante y roja atrás, Elementos*



 <b>CONCEJO DE BUCARAMANGA</b>	<b>CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA</b>				
	<b>PROYECTO DE ACUERDO</b>				
	Versión: 03	Fecha: JULIO DE 2017	Código: EPRO-FT-01	Serie:	Página 6 de 12

*adhesivos reflectantes que se pueden pegar a la bicicleta, casco y accesorios como morrales, Prendas de vestir reflectivas en la cotidianidad como chaquetas, chalecos, bandas en brazos o tobillos y Utilizar luces en el casco o reflectivos que sean adheribles”.*


Entendiéndose que los actores más vulnerables son los ciclistas, según la Ley 1811 de 2016 donde establece que el ciclista tiene prelación en la vía debido a su vulnerabilidad, de la misma manera, el peatón, ya que no tienen ningún tipo de protección más que su propio cuerpo. Se busca tomar medidas de seguridad mediante la implementación de los elementos de protección, con el propósito de salvar y proteger la vida, lograr una movilidad segura en los actores más vulnerables como son los ciclistas.

Todos los actores viales se encuentran en constante convivencia, los ciclistas no son la excepción, tienen el derecho de transitar en la vía y el deber de aplicar y cumplir con las normas de tránsito.

Día a día aumenta el número de ciclistas en las vías del país, por lo que su protección se vuelve una prioridad, teniendo en cuenta su vulnerabilidad y con el fin de prevenir siniestros viales, se busca a través de la implementación de los elementos de protección ayudar a reducir los factores de riesgo ayudando a mitigar las fatalidades que se presentan a los ciclistas en las vías.

Se hace fundamental que los ciclistas sean conscientes de la importancia de hacerse visibles en las vías, mediante el uso de elementos de protección como usar luz frontal blanca y una luz trasera roja, llevar silbato pito o timbre, el uso de prendas reflectivas en las horas nocturnas e incluso para circular de día, se recomienda el uso de elementos reflectantes o fluorescentes, así mismo el uso del casco homologado por la norma técnica 5239, debidamente asegurado a la cabeza, estas medidas de seguridad son fundamentales para el autocuidado de los ciclistas para ser visibles frente a los demás conductores viales y evitar la siniestralidad.

Esta propuesta obedece a la necesidad de ayudar a mitigar los riesgos de accidentalidad vial con los ciclistas, mediante la implementación de elementos de protección como medidas de seguridad de autocuidado y de salvaguardia frente a una fatalidad vial.

 <b>CONCEJO DE BUCARAMANGA</b>	<b>CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA</b>				
	<b>PROYECTO DE ACUERDO</b>				
	Versión: 03	Fecha: JULIO DE 2017	Código: EPRO-FT-01	Serie:	Página 7 de 12

Que se hace necesario diseñar y crear el Sistema Único De Registro De Bicicletas para la ciudad de Bucaramanga, como un proceso de registro y verificación del vínculo entre el ciudadano y la bicicleta, así mismo, fomentar una herramienta destinada a la disuasión del hurto de bicicletas y a mejorar la percepción de seguridad y control a las bicicletas, otorgando una fuente de información a las autoridades y a la ciudadanía en general.


Presentado por,



**JAVIER AYALA MORENO**

*Concejal de Bucaramanga*

*Partido Liberal Colombiano*

 <b>CONCEJO DE BUCARAMANGA</b>	<b>CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA</b>				
	<b>PROYECTO DE ACUERDO</b>				
	Versión: 03	Fecha: JULIO DE 2017	Código: EPRO-FT-01	Serie:	Página 8 de 12

PROYECTO DE ACUERDO N° **051** DE 201X 30 DE JUNIO DE 2022

**“POR MEDIO DEL CUAL SE IMPLEMENTA EL USO OBLIGATORIO DE LOS ELEMENTOS DE PROTECCION Y EL SISTEMA DE REGISTRO PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD PERSONAL A LOS CICLISTAS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA”**

**EL CONCEJO DE BUCARAMANGA**

***En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las conferidas en el artículo 313 de la constitución política de Colombia, la ley 136 de 1994, ley 1551 de 2012, ley 1811 de 2016, y***

**CONSIDERANDO QUE:**

Que la Ley 136 de 1994 estipula en su artículo 71: *"Los proyectos de acuerdo pueden ser presentados por los concejales, los alcaldes y en materias relacionadas con sus atribuciones por los personeros, los contralores y las Juntas Administradoras Locales (...)"*.


Que el Acuerdo Municipal No. 047 del 27 de noviembre del 2001, instaura medidas de seguridad como son la utilización de elementos reflectivos, luz muerta o intermitente en pedales y marcos para la conducción de bicicletas en el municipio de Bucaramanga.

Que el Acuerdo Municipal No.041 del 20 de agosto de 2009, implemento el uso de la bicicleta como sistema para el servicio de transporte integrado al sistema de movilidad en Bucaramanga.

Que el Área Metropolitana de Bucaramanga, la Alcaldía de Bucaramanga & ONU-Habitat, bajo el enfoque prosperidad urbana, adopto la estrategia 2019 – 2030: la bicicleta como medio de transporte para Bucaramanga y su Área Metropolitana.

Que el Código de Tránsito (Ley 769 de 2002), en el Título III, Capítulo V, Artículo 94° indica que Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte, así mismo reza que La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará



 <b>CONCEJO DE BUCARAMANGA</b>	<b>CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA</b>				
	<b>PROYECTO DE ACUERDO</b>				
	Versión: 03	Fecha: JULIO DE 2017	Código: EPRO-FT-01	Serie:	Página 9 de 12


lugar a la inmovilización del vehículo. Esta regulación es para todos los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos.

Que la Resolución 3600 del 02 de diciembre de 2004, "Por la cual se reglamenta la utilización de cascos de seguridad para la conducción de bicicletas y triciclos, y se dictan otras disposiciones" tiene por objeto reglamentar las características, especificaciones y ensayos del casco de seguridad y el uso de éste por parte de los conductores de bicicletas y triciclos y sus acompañantes, cuando los hubiere, para transitar en el Territorio Nacional, Indica que los cascos deben seguir la Norma Técnica NTC-5239 para su fabricación. "Cascos para ciclistas y para usuarios de monopatines y patines de ruedas."

Que la Ley 1083 de 2006, indica en el Artículo 2, Parágrafo 1 que "*Será potestativo de las autoridades locales determinar la obligatoriedad del uso de casco de seguridad en ciclorrutas y ciclovías. Para los menores de edad será obligatorio su uso. En todo caso, serán de obligatorio uso para la generalidad de la población los dispositivos reflectivos a que hace referencia el inciso 2 del artículo 95 de la Ley 769 de 2002, en horas nocturnas.*"

Que la Resolución 3027 de 2010 del Ministerio de Transporte, actualiza la codificación de las infracciones de tránsito Y describe las infracciones en las que pueden incurrir los conductores de vehículos no automotores, se indica que la no utilización del casco de seguridad cuando corresponda, dará lugar a la inmovilización del vehículo. Esta infracción se encuentra bajo la categoría de infracciones sancionadas con amonestación, es decir, con la obligación de asistir a un curso de educación vial. También aplica el comparendo pedagógico, el cual indica que "*Los peatones y ciclistas que no cumplan con las disposiciones de este código, serán amonestados por la autoridad de tránsito competente y deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito. La inasistencia al curso será sancionada con arresto de uno (1) a seis (6) días.*"

Que mediante resolución 389 del 2016, expedida por la dirección de tránsito de Bucaramanga, bajo la Subdirección Técnica de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, se creó el programa de la oficina de la bicicleta, como respuesta a una necesidad ciudadana por reorganizar y potencializar la movilidad de los modos de transporte no motorizado, en búsqueda de la construcción de una ciudad incluyente con los peatones y ciclistas.

 <b>CONCEJO DE BUCARAMANGA</b>	<b>CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA</b>				
	<b>PROYECTO DE ACUERDO</b>				
	Versión: 03	Fecha: JULIO DE 2017	Código: EPRO-FT-01	Serie:	Página 10 de 12

Que la Ley 1801 de 2016 “Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana”, preceptúa los deberes de las autoridades de la policía en su artículo 10, “*Son deberes generales de las autoridades de policía:*

*1. Respetar y hacer respetar los derechos y las libertades que establecen la Constitución Política, las leyes, los tratados y convenios internacionales suscritos y ratificados por el Estado colombiano.*


*2. Cumplir y hacer cumplir la Constitución, las leyes, las normas contenidas en el presente código, las ordenanzas, los acuerdos, y en otras disposiciones que dicten las autoridades competentes en materia de convivencia”*

(...).

Que el artículo 1 de 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” dispone que, “(...) *Objeto. La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana”*

Que la Ley 1811 de 2016, busca incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional, incluye beneficios para los bici-usuarios, requerimientos de integración con los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, requerimientos de desarrollo de ciclo-estacionamientos y modifica el código de tránsito para dar más prelación a los ciclistas en cuanto a derechos de circulación. Sobre el tema del uso del casco no da una reglamentación definitiva, pero indica que el gobierno nacional deberá reglamentar la obligatoriedad, características técnicas y materiales de los cascos para los bici - usuarios en un plazo máximo de tres meses luego de promulgada la ley. Sin embargo, esta reglamentación no se ha hecho, por lo que a través de esta iniciativa se busca la implementación del uso de casco obligatorio en la ciudad de Bucaramanga.

Que la Ley 1811 del 2016, estable que los ciclistas (...) “*cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleja luz roja, (...)*”. Así mismo, el Código

 <b>CONCEJO DE BUCARAMANGA</b>	<b>CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA</b>				
	<b>PROYECTO DE ACUERDO</b>				
	Versión: 03	Fecha: JULIO DE 2017	Código: EPRO-FT-01	Serie:	Página 11 de 12

Nacional de Tránsito determinó el uso obligatorio de prendas reflectivas entre las 6 pm y las 6 am.

Que la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte, reglamenta el registro y la circulación de los ciclomotores, tricimotos y cuadríciclos. En el Artículo 18 se enfatiza que el uso del casco es obligatorio para usuarios de bicicletas y bicicletas asistidas según el código de tránsito, pero se indica que el Ministerio de Transporte recomienda el uso del casco, Así mismo, especifica que su uso es obligatorio en el caso de conductores menores de edad o cuando se trate de eventos deportivos, competitivos o en entrenamiento. *También indica que las autoridades territoriales deberán incentivar el uso del casco a través de campañas pedagógicas y determinar los casos en que el uso del mismo sea obligatorio en las áreas rurales y urbanas de los municipios.*


Que mediante el Decreto No. 242 de 2021, se reglamenta el artículo 108 del Acuerdo Distrital 761 de 2020, se modifica el artículo 1 del Decreto Distrital 790 de 2018 y se dictan otras disposiciones. *El cual establece en su artículo 1. "Reglamentar el sistema único distrital de registro administrativo obligatorio de bicicletas para Bogotá Distrito Capital, (...)"*.

#### **ACUERDA:**

**ARTÍCULO PRIMERO:** Uso Obligatorio del Casco. Los ciclistas que transiten dentro del área urbano y rural de la ciudad de Bucaramanga, tendrá que utilizar casco de seguridad bien abrochado. El casco debe cumplir las especificaciones establecidas por la Norma Técnica NTC 5239 *"Cascos para ciclistas y para usuarios de monopatines y patines de rueda"* del 31 de mayo de 2004, o la que la modifique o sustituya.

**Parágrafo 1.** Las autoridades de tránsito competentes vigilarán el correcto uso del casco de seguridad por parte de conductores y acompañantes, así como el cumplimiento de los requisitos establecidos en la Norma Técnica colombiana NTC-5239.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** Los ciclistas deben llevar luz blanca en la parte delantera y roja en la parte trasera, además, deben vestir chaleco reflectivos en horario nocturno, desde las 6:00 pm a las 6:00 am y, siempre que la visibilidad sea escasa.

 <b>CONCEJO DE BUCARAMANGA</b>	<b>CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA</b>				
	<b>PROYECTO DE ACUERDO</b>				
	Versión: 03	Fecha: JULIO DE 2017	Código: EPRO-FT-01	Serie:	Página 12 de 12

**ARTÍCULO TERCERO:** Los ciclistas deben contar con un sistema de frenos efectivo y en buen estado, así mismo deben llevar un pito, timbre o corneta con la intensidad necesaria para advertir a otros su tránsito.

**ARTÍCULO CUARTO:** La Dirección de Transito de Bucaramanga se encargará de velar por el uso exclusivo de ciclistas en el ciclo ruta o ciclo – infraestructura, y, deberá asignar los bici - agentes en puntos estratégicos para prohibir su uso a motociclistas, vehículos y demás personas que obstaculizan el paso a la bici - usuarios, monopatines, y patines de rueda.

**ARTÍCULO QUINTO:** Registro Obligatorio De Bicicletas. Se creará el Sistema Único De Registro Obligatorio De Bicicletas para la ciudad de Bucaramanga, Con el fin de que las autoridades competentes cuenten con una base de datos centralizada sobre la totalidad del número y características de las bicicletas que se movilizan en la ciudad de Bucaramanga.

**Parágrafo 1.** La Dirección De Tránsito de Bucaramanga, a través de la Oficina De La Bicicleta, será el encargado de la creación del sistema único de registro y establecerá los mecanismos necesarios para facilitar el registro de las bicicletas por parte de sus propietarios.

**ARTÍCULO SEXTO:** Los ciclistas que incurran en la violación de cualquiera de las disposiciones contenidas en este acuerdo, deberán asistir a cursos obligatorios de educación vial, suministrados por la entidad competente; el ciclista que incumpla la citación al curso formativo será sancionado con multa equivalente a Un (1) Salario Mínimo Legal Vigente.

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

Presentado por,

  
**JAVIER AYALA MORENO**

*Concejale de Bucaramanga*

*Partido Liberal Colombiano*