



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DNC
202352014286241

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., noviembre 10 de 2023

Señor(a)

DANILSON GUEVARA VILLABÓN

Director de Relaciones Políticas

Email: radicacionsdg.nivelcentral@gobiernobogota.gov.co

equipocongresodrp@gobiernobogota.gov.co

cdi.radicado@gobiernobogota.gov.co

Cra 8 #10-71

Bogotá D.C.

REF: Respuesta al radicado de solicitud de observaciones Proyecto de ley 050-202361204678362

Respetado Director,

Atentamente y atendiendo su solicitud de comentarios respecto del Proyecto de ley 050 Cámara 2023 “Por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”, remito para su conocimiento y fines pertinentes, los comentarios emitidos por esta Secretaría, recogiendo los aportes como Sector Movilidad del Distrito.

Cordialmente,

Deyanira Consuelo Avila Moreno

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 10-11-2023 08:23 PM

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DNC
202352014286241

Informacion Publica

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

**FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS PROYECTOS DE LEY Y/O ACTO
LEGISLATIVO DIRECCIÓN DE RELACIONES POLÍTICAS**

FECHA noviembre 2023

SECTOR QUE CONCEPTÚA: **MOVILIDAD**

NÚMERO DEL PROYECTO: **Proyecto de Ley 050**

EN CÁMARA: LEY X ACTO LEGISLATIVO AÑO: 2023

EN SENADO: LEY ACTO LEGISLATIVO AÑO:

ORIGEN DEL PROYECTO Cámara

FECHA DE RADICACIÓN octubre COMISIÓN: VI

ESTADO DEL PROYECTO Primer debate

TÍTULO DEL PROYECTO

"Por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones"

AUTOR (ES)

HR Julián Peinado P. Liberal, HR Catherine Juvinao P. Verde

OBJETO DEL PROYECTO

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co



Artículo 1°. La presente ley tiene por objeto crear un marco legal para la protección de los derechos de los peatones, el cual propenda por una movilidad integral, fomente la cultura del caminar y fortalezca la seguridad y la reducción del riesgo de estos. Así mismo, busca realizar las correspondientes modificaciones a la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre – en lo relacionado con las definiciones, prohibiciones en el espacio público y para los peatones, las limitaciones a peatones especiales y los parámetros de velocidad.

FUNDAMENTO LEGAL PARA PRESENTAR EL ANÁLISIS EL SECTOR

ES COMPETENTE

Si No

ANÁLISIS JURÍDICO

Revisada la iniciativa, desde el punto de vista jurídico, se tienen las siguientes consideraciones:

La Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones” define en su artículo 2° el peatón como “Persona que transita a pie o por una vía”. En este mismo sentido el artículo 58° ibidem contempla como prohibiciones de los peatones las siguientes:

1. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan afectar el tránsito de otros peatones o actores de la vía.
2. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.
3. Remolcarse de vehículos en movimiento.
4. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
5. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
6. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.
7. Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
8. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Parágrafo 1°. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

Parágrafo 2°. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.”

De otra parte, el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006, “Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”, modificado por el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019 “Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, el cual sigue vigente de acuerdo con lo señalado en el artículo 372 de la Ley 2294 de 2023, establece como obligación de los municipios y distritos que deben adoptar planes de ordenamiento territorial, la formulación, adopción y ejecución de planes de movilidad sostenible y segura, los cuales 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. Así mismo, la referida disposición señala que 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, lo cual deberá enmarcarse en la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.

Adicionalmente y concretamente en lo relacionado con Bogotá, en el artículo 3 del Decreto Distrital 555 del 2021, “Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”, dentro de las políticas de ordenamiento territorial se contempla la movilidad sostenible y descarbonizada, cuyo propósito es privilegiar los desplazamientos en modos de transporte activos, de cero y bajas emisiones y se soporta en la construcción de líneas de metro, Regiotram y cables aéreos, en la consolidación de corredores verdes y en la red de infraestructura peatonal y cicloinfraestructura para el establecimiento de una movilidad sostenible y segura.

A partir de lo anterior, la administración distrital expidió el Decreto Distrital 497 de 2023 a través del cual se adoptó el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital, el cual contempló en su artículo 8 como un objetivo sectorial de la movilidad sostenible y segura el correspondiente a: “2. Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón aplicando la estrategia de calles completas.”, el cual cuenta con tres estrategias dentro de la cual encontramos la consistente en “2. Consolidar la movilidad activa como eje estructurante y viabilizador de la proximidad urbana.”

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DNC
202352014286241

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

En suma, a través del Decreto Distrital 494 de 2023 se adoptó el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, el cual desarrolla la visión cero adoptada desde el año 2017 por la administración distrital, manteniendo la línea del distrito capital en el sentido de acoger el principio que a mayor velocidad, mayor gravedad del siniestro, ya que este factor incrementa las probabilidades de estar involucrado en un siniestro y aumenta la gravedad de las consecuencias del mismo, ya que la fuerza del impacto influye directamente en el cuerpo humano, por lo cual se estableció el eje Eje 1: Velocidades seguras, cuyo objetivo es Implementar y promover acciones que eviten el tránsito a velocidades inseguras (excesivas o inadecuadas) en el sistema de movilidad, y así, mitigar sus efectos negativos mediante medidas de gestión, control y monitoreo.

Asimismo, el eje No. 2 del Decreto ibidem “Vehículos seguros” tiene como fin formular acciones para promover elementos de protección personal destinados a la protección de la vía de las personas más vulnerables como lo son los peatones.

Además, a través de la expedición del Decreto Distrital 491 de 2023 “Por medio del cual se establecen los criterios y condiciones para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá. D.C. y se dictan otras disposiciones.” se estableció una promoción de pasos a nivel señalando lo siguiente: “La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, en coordinación con el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU- y la/s Alcaldía/s Local/es correspondiente/s promoverán la construcción de pasos seguros a nivel de acuerdo con los análisis técnicos, garantizando la priorización de la seguridad e integridad de los peatones y de las personas con movilidad reducida, promoviendo los medios de transporte sostenibles, la accesibilidad universal, cuando las condiciones así lo permitan, mediante una infraestructura apropiada para las personas con movilidad reducida y en general reconociendo la obligación de ofrecer al peatón, al ciclista y al usuario de la micromovilidad alternativas seguras para el paso a nivel.”

Teniendo en cuenta que el proyecto propuesto, va en la misma línea de las disposiciones ya adoptadas por el Distrito Capital, se indica que el mismo se ajusta a lo establecido en el marco jurídico vigente, pues al propender por el reconocimiento de los peatones como los actores viales más vulnerables y en consecuencia, orientar las disposiciones para promover su reconocimiento, participación y protección, así como a garantizar su derecho a la libre circulación, es acorde con las garantías establecidas en la Constitución Política de 1991 para que la igualdad sea real y efectiva. Frente a las personas con discapacidad, se destaca que promueve el cumplimiento de las obligaciones adquiridas por el Estado colombiano, en virtud de la suscripción de instrumentos internacionales como la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad y la Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad adoptada por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas.

En consideración al marco normativo expuesto se presenta el siguiente análisis particular frente a cada uno de los artículos del proyecto de Ley de la siguiente forma:

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co



En cuanto al **artículo 1** se sugiere ampliar el objeto para que además de “...*crear un marco legal para la protección de los derechos de los peatones, el cual propenda por una movilidad integral, fomentando la cultura del caminar y fortaleciendo la seguridad y la reducción del riesgo de estos*” y “...*realizar las correspondientes modificaciones a la ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre – en lo relacionado con las definiciones, prohibiciones para estos, las limitaciones a peatones especiales y los parámetros de velocidad*” también se armonice el marco legal vigente, derogando aquellas disposiciones que prohíben los pasos a nivel en líneas férreas o carreteras, como es el caso del artículo 4 de la Ley 146 de 1963.

En atención al **artículo 2** sobre principios, fue analizado bajo el entendido que estos son “...*mandatos de optimización. En tanto tales, son normas que ordenan que algo se realice en la mayor medida posible según las posibilidades fácticas y jurídicas. Esto significa que pueden ser realizados en diferente grado y que la medida de su realización depende no solo de las posibilidades fácticas sino también jurídicas*” (Corte Constitucional, sentencia C-1287 de 2001). En ese sentido, al dejar la condición de que las autoridades de tránsito tendrán la obligación de maximizar el cumplimiento de los principios denota una contradicción con la naturaleza de los principios, por lo cual se señala que la redacción del artículo no debe establecer una medida de cumplimiento de la norma como se aprecia en la siguiente línea “tendrán la responsabilidad de **maximizar** el cumplimiento...” (Negrilla fuera de texto), dado que es obligación del estado en el marco de sus funciones realizar las acciones para cumplir con los principios sin que sea necesario identificar una medida de cumplimiento. Otros ajustes a considerar son:

En cuanto a los principios propuestos se encuentra que los mismos denotan acciones tendientes a beneficiar a las personas que viven en comunidad, sin embargo, tales principios deben estar redactados como acciones destinadas a contribuir a la garantía de los derechos de personas y no, cerrar su redacción a “las personas que viven en comunidades”. En este sentido se debería utilizar el término personas y no limitar su redacción a una estructura administrativa o territorial del Estado, se debe garantizar que el acceso sea respecto de todos los peatones.

Se sugiere eliminar el término “*edificios*” porque de acuerdo con la normativa vigente estos elementos no hacen parte del espacio público; así como las referencias a “*solidaridad*” y “*democracia*” por cuanto son valores o axiomas.

En el numeral 7 se sugiere que el espectro del enfoque que se propone se amplíe al **enfoque diferencial** para que además del género, que es una categoría muy importante, queden comprendidas otras características de igual relevancia para las necesidades de movilidad, tales como la edad, cultura, contexto, condiciones sociales y económicas, además de cuestiones relacionadas con el conocimiento y la distribución geográfica, entre otras. Este ajuste favorece la aplicación de la normativa que se propone para aspectos claves como la ruralidad.

Respecto del **artículo 3** de definiciones, se considera adecuada la inclusión de las definiciones descritas en la Ley 769 de 2002, “sin embargo en cuanto a la definición de espacio público se

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



considera conveniente establecer la misma en el artículo en el entendido que existe normativa que regula este tema lo cual podría generar una contrariedad, como por ejemplo la definición de espacio público que consagra el artículo 139 de la Ley 1701 de 2016 que señala lo siguiente:

“Artículo 139. Definición del espacio público. Es el conjunto de muebles e inmuebles públicos, bienes de uso público, bienes fiscales, áreas protegidas y de especial importancia ecológica y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, usos o afectación, a la satisfacción de necesidades colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de todas las personas en el territorio nacional.

Constituyen espacio público: el subsuelo, el espectro electromagnético, las áreas requeridas para la circulación peatonal, en bicicleta y vehicular; la recreación pública, activa o pasiva; las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías y aislamientos de las edificaciones, fuentes de agua, humedales, rondas de los cuerpos de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares; las instalaciones o redes de conducción de los servicios públicos básicos; las instalaciones y los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones; las obras de interés público y los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos, paisajísticos y artísticos; los terrenos necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales; los terrenos necesarios de bajamar, así como sus elementos vegetativos, arenas, corales y bosques nativos, legalmente protegidos; la zona de seguridad y protección de la vía férrea; las estructuras de transporte masivo y, en general, todas las zonas existentes y debidamente afectadas por el interés colectivo manifiesto y conveniente y que constituyen, por consiguiente, zonas para el uso o el disfrute colectivo.

Parágrafo 1°. Para efectos de este Código se entiende por bienes fiscales, además de los enunciados por el artículo 674 del Código Civil, los de propiedad de entidades de derecho público, cuyo uso generalmente no pertenece a todos los habitantes y sirven como medios necesarios para la prestación de las funciones y los servicios públicos, tales como los edificios, granjas experimentales, lotes de terreno destinados a obras de infraestructura dirigidas a la instalación o dotación de servicios públicos y los baldíos destinados a la explotación económica.

Parágrafo 2°. Para efectos de este Código se entiende por bienes de uso público los que permanentemente están al uso, goce, disfrute de todos los habitantes de un territorio, como por ejemplo los parques, caminos o vías públicas y las aguas que corren”.

En relación con el **artículo 4** que dispone la modificación del artículo 58 del CNT que consigna las prohibiciones a los peatones, se considera que en el marco de la promoción de la caminabilidad es necesario modular la prohibición “1. *Transitar sobre los guardavías del ferrocarril*” dado que se cuenta con estudios que demuestran que es posible construir pasos a nivel en cruces férreos. En ese sentido, se propone la inclusión de un artículo que derogue los artículos 1 y 4 de la Ley 146 de 1963: “**Artículo 4°.** *En toda línea férrea o carretera que se construya en el territorio de la República en el futuro, deberá de cumplir lo atrás determinado para evitar los llamados paso a nivel”.*

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



De otra parte se encuentra adecuado mantener las siguientes prohibiciones, los cuales hacen parte de la normatividad actual:

1. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan afectar el tránsito de otros peatones o actores de la vía.
2. Cruzar por sitios no permitidos.

El **artículo 5** propone adicionar el artículo 58A al CNT para consignar los derechos de los peatones, los cuales se encuentran acordes con el marco jurídico vigente.

En el marco de las limitaciones a peatones especiales establecidas en el artículo 59 CNT, que el **artículo 6** propone modificar, se comparte la voluntad del Legislador de aclarar que no en todos los eventos determinados peatones, requieren estar acompañados; sin embargo, se sugiere mantener el condicionante para las personas con discapacidad que requieren de la asistencia de un cuidador y para aquellos que se encuentren en estado de inimputabilidad.

En relación con el **artículo 7** se encuentra que la modificación del artículo 63 de la Ley 769 de 2002, se ajusta a la normatividad y realidad actual de la movilidad activa, así como, la Jerarquía de la movilidad urbana, contenida en la pirámide de la movilidad sostenible.

Adicionalmente, en virtud del principio de legalidad, se comparte la modificación propuesta para que los conductores de vehículos también den prioridad a los usuarios de patinetas y medios afines, los cuales podrían agruparse en el término de “micromovilidad”.

En cuanto a la prohibición contenida en el **artículo 8** se evidencia que, para el caso de Bogotá. la misma se encuentra en armonía con el Decreto Distrital 491 de 2023 a través del cual la administración distrital establece los criterios y directrices para reemplazar los puentes peatonales por pasos a nivel en la ciudad de Bogotá, con diseños enfocados en la accesibilidad universal, la promoción de la caminabilidad y la movilidad sostenible y la construcción de infraestructura peatonal segura para mujeres, niños y niñas.

En cuanto a los **artículos 9 y 10** que preceptúan en su orden la creación de un Manual de Diseño de Calle Seguras para el Peatón y en segundo lugar, Lineamientos técnicos para implementar la construcción de pasos peatonales, se considera adecuada la construcción de los dos documentos. Sin embargo, en cuanto a los lineamientos se considera que su desarrollo no debe ser en conjunto con las entidades territoriales, sino como está previsto en el manual, que se contará con el acompañamiento de las entidades territoriales, en atención a la diferencia de facultad reglamentaria dada entre el orden nacional y municipal.

El día del peatón que se propone conmemorar en el **artículo 12**, se considera que es una medida de satisfacción acorde con los compromisos y deberes adquiridos por el Estado Colombiano.

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Finalmente, por técnica normativa, se sugiere que el **artículo 13** incluya la relación de las normas que deben ser derogadas, como es el caso del artículo 4 de la Ley 146 de 1963.

Por lo anterior, se considera que la normativa desde el punto de vista jurídico es viable y conveniente.

ANÁLISIS FINANCIERO

ANÁLISIS TÉCNICO

En 2016 Bogotá adoptó la Política de Visión Cero¹, en la cual se considera que la infraestructura de movilidad debe proveer un diseño de calles completas que disponga de espacio público seguro y de calidad, que garanticen el acceso universal y priorice a los actores vulnerables y el transporte público.

Dicha infraestructura se debe diseñar y operar bajo la premisa de garantizar la seguridad vial y eliminar o disminuir los factores que, desde la misma, puedan causar siniestros viales. Para cumplir con esto, la clasificación de esta infraestructura vial debe asegurar un equilibrio entre su función y las necesidades del contexto para garantizar la seguridad vial.

Las características del uso del suelo, bien sean residenciales, comerciales, dotacionales o industriales, deben ser tenidas en cuenta para determinar la configuración vial e inducir a una movilidad más agradable y segura, por ello entre otras acciones, el Distrito prioriza la vida de los usuarios a través de cambios físicos para reducir las velocidades de circulación, introduciendo los principios de calles completas, diseños más seguros y el Programa de Gestión de la Velocidad².

¹ Oficializada mediante Decreto Distrital 813 de 2017 “Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026” la cual “establece que la pérdida de vidas en el sistema vial es inaceptable, que el sistema de transporte debe proteger la vida de sus usuarios y que la accesibilidad que éste proporciona no está determinada por la velocidad.”

² Ver Documento Base del Programa de Gestión de la Velocidad adoptado en Bogotá D.C. en el año 2019. Consultado en noviembre de 2023 el enlace

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/23-09-2021/programa_de_gestion_de_la_velocidad.pdf

[Resolución 20233040025895](https://ansv.gov.co/sites/default/files/2023-07/R.%2020233040025895%20-%202022-06-2023.pdf) expedida por el Ministerio de Transporte en junio 22 de 2023 consultada en noviembre de 2023 en el enlace

<https://ansv.gov.co/sites/default/files/2023-07/R.%2020233040025895%20-%202022-06-2023.pdf>

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link

https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9 esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Sumado a lo anterior, Bogotá estableció los Lineamientos Técnicos en Materia de Seguridad Vial para entidades externas, mediante Directiva 01 del 10 de junio de 2022³. Estos lineamientos se deben tener en cuenta en la concepción, evaluación, diseño y ejecución de proyectos de movilidad. Específicamente, el Lineamiento “Infraestructura Segura para Peatones” determina: “*Los pasos peatonales deberán ser a nivel, cortos, seguros y directos, acercándose a las líneas de deseo de este actor.*” y aclara que el puente peatonal debe ser la solución recomendada bajo ciertas condiciones cuando no sea posible la implementación de un paso a nivel. Al respecto se puede consultar en:

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion / Comisión Intersectorial de Seguridad Vial / **Lineamientos de Seguridad Vial**
/ 8. Lineamiento Peatones.

Con la implementación de pasos peatonales seguros a nivel:

- Se resuelve el problema de las culatas y espacios residuales resultantes de la compra predial.
- Se deja libre la Franja de Circulación Peatonal, al no tener las bases o rampas que requieren los puentes peatonales, mejorando la movilidad en los andenes.
- Se evitan los conflictos de peatones y ciclistas sobre los puentes angostos, y en el caso de necesitar un aumento en la capacidad del cruce, es más fácil hacerlo a nivel que ampliar el tablero del puente.
- Disminuye los tiempos para el cruce y la energía necesaria para realizar el mismo.
- Disminuye la sensación de callejón, la percepción de inseguridad y los riesgos de atraco sobre el puente.
- Se garantiza la accesibilidad al medio físico, dado que el cruce se plantea a nivel y no teniendo que salvar una altura de mínimo 5 metros que usualmente implica rampas largas y empinadas.

En línea con esta gestión y actualizando las políticas y lineamientos en seguridad vial, Bogotá mediante el [Decreto 494 del 26 de octubre de 2023](#)⁴ adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial - PDSV (2023-2032) cuyo objetivo general es “*consolidar un Sistema de Movilidad seguro, protector de la vida e integridad de todos los actores viales mediante una estrategia de seguridad vial integral, basada en la protección de los más vulnerables, que permita avanzar hacia una Bogotá cuidadora, sostenible y consciente*”, el cual se estructura y se desarrolla con base en los principios del Enfoque de Sistema Seguro⁵ en complemento con la política vigente de Visión Cero.

³ Consultada en noviembre de 2023 en el enlace

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/23-06-2022/directiva_01_de_2022_seguridad_vial.pdf

⁴ Consultado en el enlace <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=150342>

⁵ En línea con lo previsto en la Ley 2251 de 2022 “*Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones -Ley Julián Esteban*” y el Decreto Nacional 1430 de 2022 “*Por medio del cual se aprueba el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031”*”

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Dentro de los objetivos específicos del PDSV se contempla el fortalecimiento de la seguridad de la infraestructura de transporte, los vehículos y las velocidades, de tal forma que el sistema de movilidad sea indulgente con el error humano y considere la vulnerabilidad de las personas, así mismo, promover comportamientos de autocuidado y cuidado hacia los demás actores viales para reducir el riesgo de perder vidas y sufrir lesiones graves en las vías, dando relevancia especial hacia los actores más vulnerables fortaleciendo una Bogotá cuidadora que priorice la vida de peatones, ciclistas y motociclistas, teniendo en cuenta además la perspectiva de género y edad de los actores.

El Plan de Ordenamiento Territorial - POT "Bogotá Reverdece 2022- 2035" ([Decreto Distrital 555 del 2021](#)) prioriza la circulación peatonal como estrategia para lograr el objetivo de una ciudad sostenible, activa económicamente y solidaria.

El POT busca promover seguridad, calidad y proximidad del espacio y oferta pública, para que se genere una mayor permanencia y apropiación por parte de la ciudadanía. Bogotá está implementando varias estrategias con el fin de mejorar las condiciones peatonales, como lo son el Plan Distrital de Seguridad Vial a través del cual se han realizado intervenciones en las calles bogotanas para reducir los riesgos de siniestros viales en los que se ven gravemente involucrados las y los peatones.

Igualmente, proyectos como Barrios Vitales, Plazoletas por Bogotá, las Manzanas del Cuidado, las calles completas y los programas para descarbonizar las ciudad, han sido fundamentales como ejemplificación de la transformación que está teniendo la ciudad para darle al peatón un lugar preponderante conforme a la pirámide invertida de movilidad.

Por todo lo anterior, de manera general se reconoce y apoya el interés del Congreso por avanzar en la normatividad que favorezca la movilidad segura, en especial para los actores viales más vulnerables.

No obstante, se considera que este proyecto es susceptible de mayor alcance a partir del soporte y documentación en la normatividad vigente que trabaja en la misma línea; dentro de ésta, es pertinente que se considere la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial - ENMA, elaborada en el marco de los compromisos del CONPES 3991 -Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional- y adoptada mediante la Resolución 20223040067515 del 10 de octubre de 2022, expedida por el Ministerio de Transporte, que reconoce la necesidad nacional y global de promover la movilidad activa de forma segura y con enfoque de género y diferencial, al tiempo que busca acelerar su masificación en Colombia para mejorar la salud y la calidad de vida de quienes habitan las ciudades. Para ello, es importante reconocer el término de "movilidad activa" como "una práctica social en la que se satisfacen las necesidades de desplazamiento usando la energía del cuerpo, ya sea caminando o empleando otros medios de transporte que aprovechen al ser humano como motor."

Esta estrategia, tal como lo señala la misma Resolución "(...) busca promover e impulsar la movilidad activa en el territorio nacional, lograr el desarrollo y consolidación de ciudades saludables y seguras

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



que prioricen el cuidado de la vida, la accesibilidad y la inclusión de todas las personas, a través de espacios públicos que promuevan el encuentro, la convivencia y la seguridad ciudadana, apoyando el cumplimiento de la Ley 2169 de 2021 de acción climática, o aquella que modifique, adicione o sustituya.”

De igual forma, señala que tiene como objetivo construir territorios más resilientes e inteligentes desde las diferentes líneas de trabajo, incluyendo infraestructura, transformación cultural, gobernanza, planeación y ordenamiento territorial, normativa y financiación.

E igualmente, es pertinente señalar que en el anexo de esta Resolución se reconoce entre otros que “El Código Nacional de Tránsito en su capítulo de peatones no es coherente con la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.” Por ello, esta estrategia contempla entre sus objetivos y acciones, las siguientes:

- Objetivo 5: Promover la generación y/o modificación de la normativa necesaria y coherente respecto a la movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.
 - Acción 15. Generar actos administrativos y políticas públicas que permitan la actualización de normas de tránsito y transporte integrando el enfoque de Sistema Seguro y la movilidad activa con enfoque de género y diferencial, teniendo en cuenta dinámicas emergentes de 'micromovilidad'.
- Objetivo 6: Propiciar políticas de gestión, financiación e inversión para la movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial.
 - Acción 16. Promover mecanismos de financiación e inversión y la priorización en la asignación de recursos para la movilidad activa con enfoque de género y diferencial.

En este contexto se observa que, dentro de los principios propuestos en la ley, es oportuno tener en cuenta la definición de movilidad activa, la cual puede entenderse como una práctica social en la que se satisfacen las necesidades de desplazamiento usando la energía del cuerpo, ya sea caminando o empleando otros modos de transporte que aprovechen al ser humano como motor, por ejemplo la bicicleta, triciclos, patinetas o skates, coches para bebés, carretillas o cualquier vehículo de micromovilidad⁶.

⁶ De acuerdo con lo dispuesto en la parte considerativa de la [Resolución 86572 de 2021](#) expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad, “Por la cual se adopta el protocolo institucional para el aprovechamiento económico del espacio público para la actividad de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de vehículos de micromovilidad y se establecen otras disposiciones”; “la micromovilidad es entendida como la movilización individual en vehículos pequeños, ligeros, que funcionan por autopropulsión, energía eléctrica, o con una combinación de las dos, que incluye, pero no se limita, a las bicicletas y patinetas.”

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



Con esta ley, en general se reducen los costos de implementación de los cruces peatonales considerando el valor de implementación que tienen los pasos a nivel en comparación con los costos de puentes peatonales, además de la adquisición predial necesaria para su implementación.

Ahora bien, la Administración de Bogotá está trabajando en una visión de ciudad, cuya propuesta es reorganizar el territorio de forma tal que los ciudadanos puedan realizar sus viajes y satisfacer sus necesidades laborales, recreativas, culturales, educativas y de compras en recorridos de menos de 30 minutos a pie, en bicicleta o a través de otros modos de micromovilidad. Estas áreas definidas por esa proximidad de servicios determinan nuevas centralidades urbanas, relacionadas entre ellas por Corredores Verdes. En términos de infraestructura, esta proximidad de acceso a servicios, se debería traducir en mejores condiciones de circulación para esos modos, lo cual es coherente con este proyecto de Ley de priorizar los pasos peatonales a nivel.

Finalmente, el pasado 26 de octubre se publicó el Decreto 491 de 2023 *“Por medio del cual se establecen los criterios y condiciones para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá. D.C. y se dictan otras disposiciones”*, que tiene como objetivo promover los pasos peatonales a nivel a través de *“...criterios y directrices para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá D.C., con diseño enfocado en la accesibilidad universal, la promoción de la caminabilidad y la movilidad sostenible, y en la construcción de infraestructura peatonal segura para mujeres, niños y niñas.”*

Por lo anterior, desde el punto de vista técnico, la iniciativa se considera viable y conveniente, resaltando las recomendaciones, comentarios y modificaciones realizadas por esta Entidad en el Análisis Técnico y en el articulado, en el marco de sus competencias.

COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

En línea con el concepto técnico que llama a ampliar el alcance de la propuesta modificatoria que abarque el concepto de movilidad activa, se sugieren ajustes al texto del articulado como se describe a continuación:

Artículo 1.

En la propuesta para el proyecto de Ley remitido, no se mencionan aspectos, lineamientos y reglamentos relacionados con parámetros de velocidad, por lo que se propone eliminar la frase " y los parámetros de velocidad" del presente artículo, quedando así:

Artículo 1. Objeto: La presente ley tiene por objeto crear un marco legal para la protección de los derechos de los actores viales bajo la modalidad de movilidad activa, el cual propenda por una movilidad integral, fomentando la cultura del caminar y fortaleciendo la seguridad y la reducción del riesgo de estos. Así mismo, busca realizar las correspondientes modificaciones a la Ley 769 de 2002

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



- Código Nacional de Tránsito Terrestre, en lo relacionado con las definiciones, prohibiciones para estos, las limitaciones a peatones especiales.

Artículo 2. Principios. Las autoridades de tránsito, definidas en el artículo 3 de la ley 769 de 2002 – modificado por el artículo 2 de la ley 1383 de 2010 –, ~~tendrán la responsabilidad de~~ procurarán y promoverán maximizar el cumplimiento de los siguientes principios en relación con los peatones:

1. Incrementar ~~de la~~ movilidad integral- ~~para que los peatones las personas que viven en comunidades pueden~~ puedan acceder al espacio público ~~calles, plazas, edificios~~ y sistemas de transporte público con diseño universal accesible , que contribuya a la inclusión social ~~de solidaridad y democracia~~.

2. ~~Diseñar y gestionarán de~~ espacios y lugares para las personas- ~~para que todas las personas y comunidades deben~~ puedan acceder a un entorno ajustado a sus expectativas y necesidades, para poder disfrutar libremente de un entorno sano y con mejoramiento de integración de las redes peatonales.

3. Reducción del peligro y atropellos. Las comunidades deben acceder a calles que sean diseñadas para prevenir siniestros viales, que sean agradables, seguras y adecuadas para la gente que anda, especialmente niñas, niños, adolescentes, adultos mayores, personas con discapacidad o con movilidad limitada-reducida.

4. Mejoramiento de la sensación y seguridad personal para que. Las comunidades puedan acceder a un entorno urbano bien mantenido y vigilado que reduzca la inseguridad personal y temor a usar el espacio público.

(...)

7. ~~Perspectiva~~ Enfoque de género y diferencial. Para la formulación, ejecución y evaluación de las políticas, programas y demás acciones que se adelanten con ocasión de la presente ley, se tendrán en cuenta las necesidades de movilidad en perspectiva de género y diferencial, en virtud de lo cual se atenderán factores como la edad, etnia e identidad cultural, condiciones y situaciones sociales, ambientales, económicas y todas aquellas que permitan identificar y reconocer situaciones particulares y colectivas que afectan la movilidad peatonal.

9. Participación. Se promoverá la participación de los peatones y las comunidades deben participar en los procesos de planeación, formulación, y ejecución y seguimiento de los programas de cuidado y prevención de peatón, así como de la estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional.” **Artículo 4.**

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Artículo 4°. Modifíquese el artículo 58 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán:

~~1. Transitar sobre los guardavías del ferrocarril.~~

1. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan afectar el tránsito de otros peatones o actores de la vía.

2. Cruzar por sitios no permitidos.

3. Remolcarse de vehículos en movimiento.

4. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.

5. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.

6. Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.

7. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas...

Dado que el Parágrafo 3 del Artículo 4 del presente Proyecto de Ley no es consistente con el Numeral 4 del Artículo 5, se hace la siguiente propuesta, la cual está articulada con la propuesta desarrollada por esta Entidad para el Numeral 4 del Artículo 5 "*Prioridad*":

Parágrafo 3°: Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas peatonales autorizadas, a excepción de:

1. Las calles con ausencia de señalización y/o infraestructura.

2. Vías cuyo límite de velocidad no supere los 30 km/h, siempre y cuando no ponga en peligro su vida, ni la de otros actores viales.

Artículo 6.

Artículo 6°. Modifíquese el artículo 59 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales. Los peatones que se enuncian a continuación podrán ser acompañados, al cruzar las vías por personas mayores de dieciséis años ~~, a excepción de los menores de 6 años quienes siempre deberán contar con acompañamiento.~~

1. Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos.

2. Los mayores de seis (6) años.

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link

<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



3. Los adultos mayores

4. Las personas en situación de discapacidad.

Parágrafo. Los peatones menores de 6 años, los que requieren de un cuidador o un asistente personal en razón de una discapacidad de manera permanente; y los que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos, siempre deberán contar con ese acompañamiento.

Artículo 5.

La propuesta para este artículo, específicamente lo que se refiere al Numeral 4 “Prioridad”, no es consistente con el Parágrafo 3 del Artículo 4 del presente Proyecto de Ley que cita textualmente: “Parágrafo 3°. Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas peatonales autorizadas, a excepción de las calles con ausencia de señalización y/o infraestructura peatonal.”, tal como se mencionó previamente.

Este numeral entra en contravía con lo establecido en el Manual de Señalización Vial, adoptado mediante la Resolución 1885 de 2015, así como de la nueva versión que ha sido socializada, ya que en este se establece que los pasos peatonales deben hacerse por las esquinas o por los senderos y cebras debidamente demarcados.

Se propone la siguiente redacción:

4. Prioridad. Los peatones tienen derecho a llevar la vía en caso de que haya un conflicto con cualquier tipo de vehículo o actor vial. Así mismo, en vías cuyo límite de velocidad sea de 30km/h podrán cruzar por cualquier punto de la vía, siempre y cuando no ponga en peligro su vida, ni la de otros actores viales.

Por otro lado, se propone incluir a las patinetas con motor dentro del Numeral 6 “Seguridad”, dado el crecimiento acelerado de su uso en el último tiempo, quedando el texto de la siguiente manera:

6. Seguridad. Los usuarios de movilidad activa tienen derecho a que se les garantice espacios debidamente iluminados que hagan visibles a los peatones, conductores, ciclistas usuarios de patinetas con motor y demás actores viales.

Artículo 8

Esta propuesta va en contravía del Artículo 1 de la Ley 146 de 1963 que establece:

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



"Artículo 1°. La Nación, en toda carretera que se encuentre incorporada al Plan Vial Nacional, y que haya sido construida en fecha posterior a las líneas férreas que atraviese en todo su recorrido, procederá a construir los pasos inferiores o superiores, según la técnica aconsejable, para evitar la existencia de los llamados paso a nivel sobre las líneas férreas."

En este sentido, se recomienda derogar el artículo citado, considerando que, por ejemplo, en Bogotá existen muchas vías férreas que atraviesan varias tipologías viales, obligando a la construcción de pasos peatonales a desnivel.

Por otro lado, se propone consolidar en este Artículo todo lo relacionado con las condiciones para construir puentes peatonales. En este orden de ideas, se debería incluir un párrafo adicional que contenga lo reglamentado en el Parágrafo 2° del Artículo 10. "Lineamiento técnicos para la implementar la construcción de pasos peatonales a nivel", quedando así:

Parágrafo 4°: Cuando por condiciones de seguridad vial o por condiciones de circulación críticas no sea conveniente la construcción de pasos peatonales a nivel, la Secretaría de Movilidad de la entidad territorial, o quien haga sus veces, deberá presentar un estudio que justifique la construcción de un paso peatonal a desnivel, el cual deberá cumplir con lo establecido en el artículo 11 del Decreto número 798 de 2010, o la norma que la modifique o sustituya, y la demás normativa que le sea aplicable.

Artículo 10.

Se propone eliminar el Parágrafo 2° del Artículo 10, en concordancia con la propuesta realizada para el Artículo 8. Prohibición de construcción de puentes o pasos peatonales a desnivel en vías urbanas del país consistente en consolidar en el Artículo 8 todo lo relacionado con construcción de puentes peatonales.

Artículo 13.

"Artículo 13. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación, deroga los artículos 1 y 4 de la Ley 146 de 1963 y demás disposiciones que le sean contrarias".

¿GENERA GASTOS ADICIONALES?

Si _____ No

VALORACIÓN DEL GASTO

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector, de no serlo, indicar cuál

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DNC
202352014286241

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Si _____ No _____

IMPACTO DEL PROYECTO (Señalar con X la opción adecuada)

Apoya la iniciativa legislativa:

NO _____

SI X TOTAL _____ PARCIAL: _____

PROPOSICIONES PARA LOS ARTÍCULOS: _____

Cordialmente,

Deyanira Consuelo Avila Moreno

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 10-11-2023 08:23 PM

Aprobó: Natalia Catalina Cogollo Uyaban-Dirección de Normatividad y Conceptos

Aprobó: Oscar Julian Gomez Cortes-Subsecretaría de Política de Movilidad

Aprobó: Paulo Andres Rincon Garay-Subsecretaría de Gestión Jurídica

Revisó Jenny Abril -Asesora del Despacho 10-11-23
Gina Astrid Salazar- Asesora del Despacho 8-11-23
Cristina Muñoz- Asesor del Despacho
Javier Hernández - Hernández López y Asociados - Contratista SDM 8-11-23
María Cristina González Galindo. OSV
Proyectó Claudia Lorena López Martínez. OSV
Claudia Duran Sánchez-Dirección de Normatividad y Concepto
Angélica María Rodríguez Varon. OSV
Adriana Patricia Escobar Alba. SBP
Compiló Alexandra Rodríguez -Enlace Congreso

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

*"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DNC

202352014286241

Informacion Publica

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co