

**TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN  
SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE  
REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA DIECINUEVE (19) DE  
MARZO DE 2025, AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 303 DE 2024  
CAMARA**

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN  
DE LOS CICLISTAS Y PEATONES Y DE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.**

**EL CONGRESO DE COLOMBIA**

**DECRETA**

**Artículo 1. Objeto.** La presente ley tiene como objeto adoptar acciones para la protección de los ciclistas y peatones en las vías del territorio nacional, se incluyen medidas punitivas para incrementar las sanciones y reducir los beneficios judiciales y administrativos para quienes causen siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas y peatones.

**Artículo 2. Infraestructura segura para ciclistas y peatones.** Las autoridades departamentales, municipales y distritales deberán garantizar la creación y el mantenimiento de una infraestructura vial segura y adecuada para ciclistas y peatones, incluyendo ciclo vías, andenes, señalización específica y espacios de estacionamiento para bicicletas. Se articularán acciones con las entidades públicas y privadas que tengan a su cargo la administración, operación, mantenimiento, mejoramiento, o cualquier otra actividad sobre las vías primarias, secundarias y terciarias del territorio nacional.

En el marco de la autonomía territorial, las entidades territoriales incorporarán en sus planes de movilidad, de seguridad, en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), planes básicos de ordenamiento territorial (PBOT) o esquemas de ordenamiento territorial (EOT), metas e indicadores sobre la construcción de

ciclorrutas y andenes en el área de su jurisdicción, teniendo en cuenta la normatividad técnica vigente sobre diseño de infraestructura, para incluir a las bicicletas y los peatones de manera adecuada en las políticas urbanas y facilitar el desplazamiento equitativo, seguro y eficiente de la movilidad activa.

**Parágrafo 1.** Para el cumplimiento de lo previsto en este artículo las entidades territoriales elaborarán el plan maestro de ciclocaminabilidad, en el marco de lo dispuesto en el POT, PBOT O EOT.

**Parágrafo 2.** Las entidades territoriales incluirán en el respectivo programa de ejecución del POT, PBOT o EOT, los proyectos de construcción, adecuación o mantenimiento de ciclorrutas y andenes, que deberán ser adoptados y ejecutados por los correspondientes planes de desarrollo departamentales y municipales.

**Parágrafo 3.** Para todo lo previsto en este artículo el Gobierno Nacional fijará los criterios para que se prioricen carriles exclusivos para los ciclistas, teniendo en cuenta la destinación de flujos y frecuencias.

**Artículo 3. Articulación de políticas públicas.** El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), deberá articular e incluir en el Programa Nacional de Fomento al uso de la Bicicleta en el territorio nacional, en la Política Nacional Movilidad Urbana y Regional, en la estrategia Nacional de Movilidad Activa y en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 planes, programas y proyectos orientados a educar y divulgar las normas de seguridad y protección en la vía para los usuarios de la bicicleta y los peatones; dar a conocer los derechos, deberes y responsabilidades de estos; así como sensibilizar sobre las disposiciones previstas en esta ley. Igualmente se integrará una línea de acción específica en materia de seguridad de tránsito y prevención de siniestralidad vial de los ciclistas y peatones, la cual deberá contar con metas e indicadores de cumplimiento a mediano y largo plazo. Para esto se deberá involucrar a las organizaciones civiles y autoridades que tengan competencia en la materia, tanto del orden nacional, como territorial.

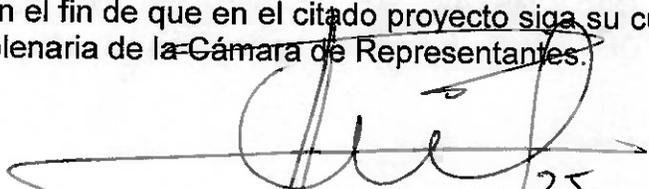
**Artículo 4.** El Gobierno Nacional, Departamental, Municipal y Distrital garantizarán la participación de las fundaciones, asociaciones, colectivos de ciclistas y peatones para los planes, programas y proyectos que se adelanten en la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, la implementación de la Ley 2222 de 2022 “Por medio de la cual se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes”, el cumplimiento de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) 2030 y las demás

Si hubiere mérito para proferir medida de aseguramiento en los casos del artículo 306 de la Ley 906 de 2004, esta consistirá siempre en detención en establecimiento de reclusión. No serán aplicables en estos casos las medidas no privativas de la libertad.

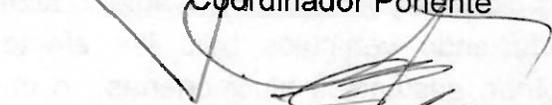
**Artículo 8. Vigencia.** La presente ley rige a partir de su publicación, y deroga todas aquellas que le sean contrarias.

**CÁMARA DE REPRESENTANTES. -COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 19 de marzo de 2025.-**En sesión de la fecha, fué aprobado en primer debate, y en los términos anteriores, el Proyecto de Ley 303 de 2024 Cámara **“POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LOS CICLISTAS Y PEATONES Y DE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**. (Acta No. 030 de 2025) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 12 de marzo de 2025, según Acta No. 29 en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.

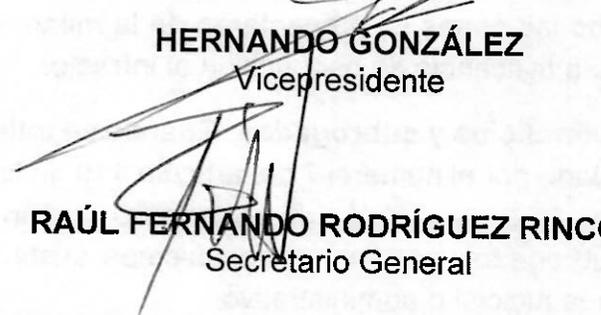
Lo anterior con el fin de que en el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.



**JULIAN LÓPEZ TENORIO**  
Coordinador Ponente



**HERNANDO GONZÁLEZ**  
Vicepresidente



**RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN**  
Secretario General

normas que contengan campañas y políticas públicas para proteger y promover los derechos y deberes de los ciclistas y peatones como actores viales vulnerables.

**Artículo 5. Adiciónese un inciso al artículo 131 de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:**

“ARTÍCULO 131. OMISIÓN DE SOCORRO. El que omitiere, sin justa causa, auxiliar a una persona cuya vida o salud se encontrare en grave peligro, incurrirá en prisión de treinta y dos (32) a setenta y dos (72) meses.

Si la omisión se presenta en siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas o peatones, o conduciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas) y/o con violación a las normas de tránsito, las penas se aumentarán de una tercera parte a la mitad. En estos casos se cancelará la licencia de conducción al infractor.”

**Artículo 6. Adiciónese un numeral al artículo 110 de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:**

ARTÍCULO 110. CIRCUNSTANCIAS DE AGRAVACIÓN PUNITIVA PARA EL HOMICIDIO CULPOSO. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:

(...)

7. En los casos de siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas y peatones y el agente abandone el lugar de los hechos, o conduciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), o con violación a las normas de tránsito las penas se aumentarán de la mitad al doble. En estos casos se cancelará la licencia de conducción al infractor. ”

**Artículo 7. Exclusión beneficios y subrogados.** Cuando se trate de los delitos de homicidio culposo agravado por el numeral 7 del artículo 110 de la Ley 599 de 2000 o del inciso segundo del delito de omisión de socorro no podrán conceder ningún tipo de beneficios y subrogados penales o mecanismos sustitutos de la pena privativa de la libertad sea judicial o administrativo.