

Bogotá D.C., agosto de 2025.

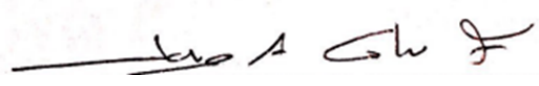
Doctor
JAIME LUIS LACOUTURE
Secretario General
Honorable Cámara de Representantes
Ciudad

Asunto: Radicación del Proyecto de Ley *“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”*.

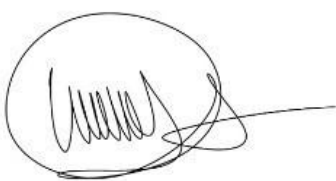
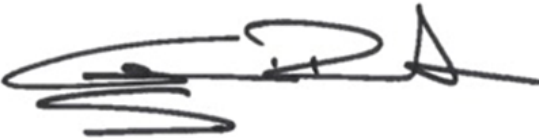
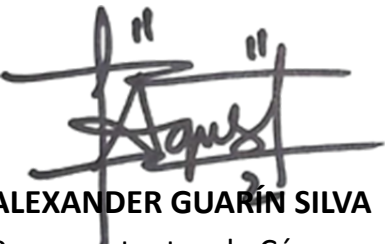
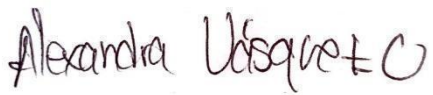
En el marco de las funciones constitucionales y legales que me asisten en calidad de Representante a la Cámara, me permito radicar el Proyecto de Ley *“Por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”*.

En tal sentido, respetuosamente solicito proceder según el trámite previsto constitucional y legalmente para tales efectos.

Cordialmente,

 Julián Peinado Ramírez Representante a la Cámara por Antioquia Partido Liberal	 Anibal Gustavo Hoyos Franco Representante a la Cámara por Risaralda Partido Liberal
	

“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”

JORGE ALBERTO CERCHIARO FIGUEROA Representante a la Cámara Departamento de La Guajira	JEZMI LIZETH BARRAZA ARRAUT Representante a la Cámara Departamento del Atlántico
 WILMER CASTELLANOS HERNANDEZ Representante a la Cámara por Boyacá Partido Alianza Verde	 JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS Representante a la Cámara Departamento del Meta
 GERMÁN ROGELIO ROZO ANÍS Representante a la Cámara Departamento de Arauca	 MARIA DEL MAR PIZARRO GARCÍA Representante a la Cámara por Bogotá
 ALEXANDER GUARÍN SILVA Representante a la Cámara Departamento del Guainía	 LEIDER ALEXANDRA VÁSQUEZ OCHOA Representante a la Cámara por Cundinamarca- PACTO HISTÓRICO
 OLMES ECHEVERRÍA DE LA ROSA Representante A la Cámara	 CARLOS FELIPE QUINTERO OVALLE Representante la Camara Departamneto del Cesar,

“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”

Departamento del Magdalena	
 KAREN ASTRITH MANRIQUE OLARTE Representante a la Cámara CITREP 2 - Arauca	 DUVALIER SÁNCHEZ ARANGO. Representante a la Cámara por el Valle del Cauca. Partido Alianza Verde.
 Lorena Ríos Cuéllar Senadora de la República Partido Colombia Justa Libres	 DANIEL CARVALHO MEJÍA Representante a la Cámara por Antioquia

PROYECTO DE LEY N° ____ de 2025

“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”

El Congreso de Colombia

DECRETA:

“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”

Artículo 1. Objeto. 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, 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 – Código Nacional de Tránsito Terrestre – en lo relacionado con las definiciones, prohibiciones para estos, las limitaciones a peatones especiales y los parámetros de velocidad.

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 maximizar el cumplimiento de los siguientes principios en relación con los peatones:

- 1. Incrementar la movilidad integral.** Las personas que viven en comunidades, especialmente los peatones, pueden acceder a calles, plazas, edificios y sistemas de transporte público con diseño universal accesible, que contribuyan a la inclusión social, a la solidaridad y a la democracia.
- 2. Diseñar y gestionar espacios y lugares para las personas.** Todas las comunidades pueden acceder a un entorno ajustado a sus necesidades y expectativas, para poder disfrutar libremente de un entorno sano y con mejoramiento de integración de las redes peatonales.
- 3. Reducción del peligro de 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 niños y personas mayores o con movilidad reducida.
- 4. Mejoramiento de la sensación y seguridad personal.** Las comunidades deben acceder a un entorno urbano bien mantenido y vigilado que reduzca la inseguridad personal y el temor a usar el entorno.
- 5. Desarrollo de una cultura del caminar.** Fomentar activamente a todos los miembros de la comunidad el ejercer ser peatón en todos los ámbitos posibles. Se debe sensibilizar la ciudadanía sobre el rol del peatón como actor prioritario y mayormente vulnerable dentro de la pirámide de movilidad.
- 6. Aumentar el apoyo de las instituciones.** Las comunidades requieren que las autoridades les apoyen y salvaguarden la capacidad y la elección de caminar. Asimismo, las instituciones deben comprometerse a un plan de acción claro, conciso y detallado para fomentar la cultura del caminar para el peatón y los demás actores viales.

“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”

7. **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.
8. **Participación.** Se promoverá la participación de los peatones y las comunidades en los procesos de planeación, formulación, ejecución y seguimiento de los programas de cuidado y prevención del peatón, así como en la estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional.
9. **Seguridad vial.** Implica abordar un enfoque de sistema seguro, mediante acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o lesión de los peatones, con implicaciones en el diseño de las infraestructuras peatonales, como la iluminación y la visibilidad.
10. **Continuidad, conectividad y simplicidad en las infraestructuras.** Implica garantizar que la infraestructura sea universal desde el origen hasta el destino, esto supone el uso de señalética e infraestructuras accesibles, especialmente en los cruces para el peatón y los demás actores viales.

Artículo 3. Definiciones. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

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

(...)

Espacio público: Conjunto de inmuebles públicos y de elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.

(...)

Peatón: Es el andante del espacio público sin distinción de edad, sexo, género o condición física que camina por sus propios medios o utiliza ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada. También incluye a personas que se desplazan a pie sin ayuda o con caminador, bastón, silla de ruedas, coche de bebé, patines y patinetas recreativas sin motor.

“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”

(...)

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.
2. Remolcarse de vehículos en movimiento.
3. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
4. 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.
5. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
6. Transitar por los túneles, puentes vehiculares y viaductos de las vías férreas.

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

Parágrafo 2º. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito, en los términos del artículo 133 de este Código, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.

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

1. Las calles con ausencia de señalización 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 5. Agréguese el artículo 58A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 58A. Derechos de los peatones. Los peatones tienen derecho a:

1. **Acceso progresivo del espacio público.** Los peatones tienen derecho a que las reformas, modificaciones y mantenimiento que las autoridades realicen en espacio público prioricen progresivamente sus necesidades.

“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”

2. **Inclusión.** Las personas en situación de discapacidad o en situación de movilidad reducida tienen derecho a que se tomen medidas específicas que les permitan el acceso a los espacios públicos sin barreras ni límites que garanticen la autonomía, la protección de la vida e integridad física.
3. **Uso efectivo del espacio público.** Los peatones tienen derecho al uso efectivo del espacio público en condiciones que garanticen su salud, integridad física y tranquilidad. Así mismo, tienen derecho a acceder a cruces peatonales a nivel que garanticen su seguridad y comodidad.
4. **Prioridad.** Los peatones tienen derecho a llevar la vía en caso de que haya un conflicto con un vehículo. 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.
5. **Equidad.** Los peatones tienen derecho a unos tiempos semafóricos de cruce que contemplen las diferentes dinámicas de afluencia peatonal en las vías.
6. **Seguridad.** Los peatones tienen derecho a circular por espacios debidamente iluminados que garanticen su visibilidad; asimismo de conductores, ciclistas, usuarios de patinetas y demás actores viales.
7. **Difusión.** Los peatones tienen derecho a recibir por parte del Estado toda la información necesaria sobre los derechos y prohibiciones del peatón, a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar.

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.
3. Los adultos mayores
4. Las personas en situación de discapacidad.

Artículo 7. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

“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”

Artículo 63. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de peatones, ciclistas y usuarios de patinetas, dando prelación en ese orden descrito.

Artículo 8. Prohibición de construcción de puentes o pasos peatonales a desnivel en vías urbanas del país. Pasados doce (12) meses después de la entrada en vigencia de la presente ley, queda prohibida la construcción de puentes peatonales o pasos peatonales a desnivel en vías del sistema vial urbano.

Parágrafo 1º. Se exceptúan de esta prohibición las autopistas y vías de primer orden.

Parágrafo 2º. Los proyectos de construcción de puentes o pasos peatonales a desnivel en vías del sistema vial urbano que estuvieran en etapa de Aviso de Convocatoria en el momento de entrada en vigencia de la presente ley seguirán su curso.

Parágrafo 3º. Los puentes o pasos peatonales a desnivel existentes en vías del sistema vial urbano que se deterioren con el tiempo no tendrán repotenciación, y deberán ser reemplazados por cruces peatonales a nivel.

Parágrafo 4º. 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 798 de 2010, o la norma que la modifique o sustituya y la demás normativa que le sea aplicable.

Artículo 9. Manual de Diseño de Calles Seguras para el Peatón. El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio del Transporte, desarrollará en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley un Manual de Diseño de Calles Seguras para el Peatón. Este manual tendrá como objetivo principal expedir unos lineamientos básicos que privilegien la seguridad del peatón sobre los demás actores viales.

Para la expedición del Manual, el Ministerio de Transporte contará con el acompañamiento de Invías y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 10. Implementación de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa. El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio del Transporte y en coordinación con las demás entidades territoriales competentes, serán responsables para que la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial -ENMA- adoptada mediante Resolución 7515 de 2022 de MinTransporte, se implemente adecuadamente en los municipios y distritos de más de 30.000 habitantes; asimismo en las áreas metropolitanas de Colombia; lo anterior en un plazo máximo de dieciocho (18) meses a partir de la firma de la presente Ley.

“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”

Artículo 11. Lineamientos técnicos para implementar la construcción de pasos peatonales a nivel. El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, en conjunto con las entidades territoriales, desarrollarán en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley una estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional.

Parágrafo. Los pasos peatonales a nivel deberán construirse bajo condiciones de sostenibilidad, equidad y accesibilidad universal, priorizando una infraestructura física apropiada para los peatones y para toda persona con movilidad reducida.

Artículo 12. Promoción e información de la cultura del peatón. El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, en conjunto con las entidades territoriales y en articulación con las secretarías departamentales, distritales y municipales de tránsito, transporte o movilidad desarrollarán una estrategia de comunicación dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.

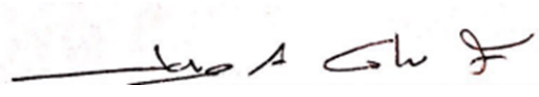
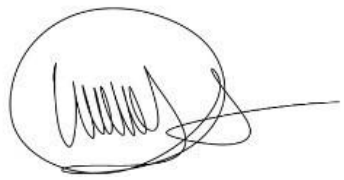
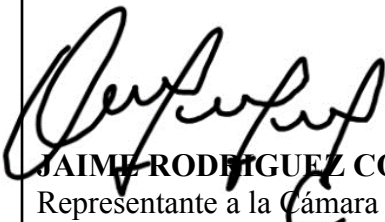
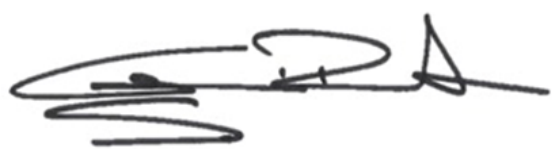
La estrategia de comunicación servirá para que la ciudadanía se informe sobre todas las medidas implementadas por estas entidades y promocionar los programas de cuidado y prevención del peatón en virtud de los principios desarrollados en el artículo 2 de la presente ley.

Artículo 13. Día conmemorativo del peatón. Declárese el 17 de agosto “Día mundial del peatón”, fecha en la cual la Agencia Nacional de Seguridad Vial desarrollará estrategias para conmemorar a los peatones víctimas de siniestros viales, fomentar la cultura vial del peatón y realizar campañas de protección y sensibilización de los derechos y obligaciones de los peatones en las vías.

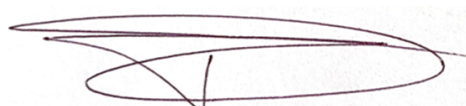
Artículo 14. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación, deroga los artículos 1 y 4 de la Ley 146 de 1963 y demás disposiciones que le sean contrarias.

De los Honorables Congresistas,

“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”

 Julián Peinado Ramírez Representante a la Cámara por Antioquia Partido Liberal	 Anibal Gustavo Hoyos Franco Representante a la Cámara por Risaralda Partido Liberal
 JORGE ALBERTO CERCHIARO FIGUEROA Representante a la Cámara Departamento de La Guajira	 JEZMI LIZETH BARRAZA ARRAUT Representante a la Cámara Departamento del Atlántico
 WILMER CASTELLANOS HERNANDEZ Representante a la Cámara por Boyacá Partido Alianza Verde	 JAIME RODRÍGUEZ CONTRERAS Representante a la Cámara Departamento del Meta
 GERMÁN ROGELIO ROZO ANÍS Representante a la Cámara Departamento de Arauca	 MARIA DEL MAR PIZARRO GARCÍA Representante a la Cámara por Bogotá

“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”

 LEIDER ALEXANDRA VÁSQUEZ OCHOA Representante a la Cámara por Cundinamarca- PACTO HISTÓRICO	 KAREN ASTRITH MANRIQUE OLARTE Representante a la Cámara CITREP 2 – Arauca
 CARLOS FELIPE QUINTERO OVALLE Representante a la Cámara Departamento del Cesar	 DUVALIER SÁNCHEZ ARANGO. Representante a la Cámara por el Valle del Cauca. Partido Alianza Verde.
 OLMES ECHEVERRÍA DE LA ROSA Representante A la Cámara Departamento del Magdalena	 Lorena Ríos Cuéllar Senadora de la República Partido Colombia Justa Libres
 DANIEL CARVALHO MEJÍA	

“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”

Representante a la Cámara por Antioquia	
--	--

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. INTRODUCCIÓN

Es un deber de los Estados en el Siglo XXI el diseñar – y rediseñar – las ciudades para las personas. Lo anterior implica, entre otros elementos, una disminución del flujo de vehículos que, por lo general, ocupa espacio público y contamina; lo que dificulta el cumplimiento del objetivo principal de las ciudades, es decir, el disfrute por parte de los ciudadanos en sus actividades diarias; la convivencia ciudadana. Así mismo, esto pasa por garantizar que el ciudadano que se moviliza a pie – el peatón – pueda disfrutar del espacio público con todas las garantías para su bienestar y derechos.

Entre otros instrumentos que reflejan este propósito, los Objetivos de Desarrollo Sostenible – en adelante ODS – para 2030 contemplan en su agenda elementos que apuntan hacia la seguridad vial y la sostenibilidad de las ciudades:

- El ODS 3 – Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades, cuya meta 3.6 es “(p)ara 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo” OPS. (s.f.).
- El ODS 11 – Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, cuya meta 11.2 es “(p)ara 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad” OPS. (s.f.), y su meta 11.7, que para el mismo momento busca “(...) proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad” (ONU, s.f.).

Por lo tanto, es un principio fundamental para el Estado, el humanizar la movilidad en las ciudades, se trascienda del imaginario del uso de las vías enfocado solo para tráfico

“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”

vehicular, a la reivindicación de la movilidad a pie; entendiendo este como principal y único medio de transporte natural, que requiere ser garantizado e incentivado desde un marco jurídico protector que permita a las personas de a pie, que somos todos, caminar sin temor a perder la vida o ser lesionados por un incidente vial.

Asumir la movilidad sostenible como un valor supremo y como objetivo superlativo en la planificación de las ciudades, significa otorgarles mayor protagonismo a los modos de transporte más sostenibles, preferiblemente los no motorizados (bicicleta y peatón). Este proyecto de ley apunta a dotar a las entidades territoriales y a los ciudadanos de herramientas que permitan un tránsito hacia esa visión de ciudad.

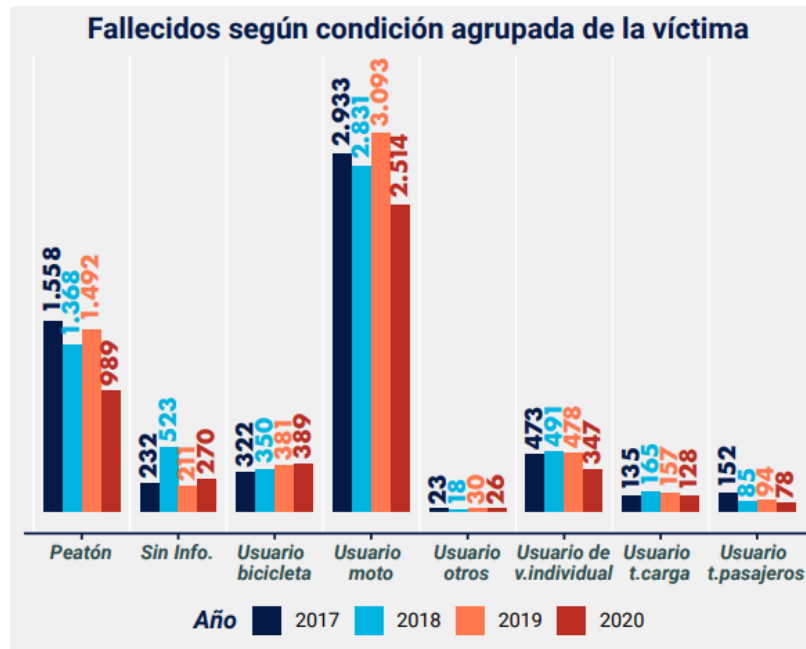
2. PROBLEMA POR RESOLVER

Las cifras oficiales de víctimas por siniestros viales, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), son cerca de 1,25 millones de personas anuales por esta causa (OPS, 2017). Las muertes por accidentes viales son la primera causa de muerte entre personas de entre 15 y 29 años; se estiman que cuestan a los países entre 3 y 5% del Producto Interno Bruto (OPS, 201). En las Américas, solo 17 países han establecido velocidades intraurbanas máximas 50 km/h (OPS, 2017). Esto obliga a repensar el futuro de la planificación de las ciudades centrada en las personas, ciudades sanas, tolerantes, sostenibles, seguras, accesibles, equitativas con los usuarios más vulnerables de la vía pública que realizan sus desplazamientos a pie, bicicleta y transporte pública, para avanzar hacia la transformación de una ciudad a escala humana donde prevalezca la vida en la vía.

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial reportó que para el periodo enero a noviembre de 2020 “(...) los siniestros viales en Colombia han dejado 4.741 personas fallecidas y 13.019 lesionadas (...)” (2020a). El 20,6% de los fallecidos y el 16,1% fueron peatones, ocupando el segundo lugar en accidentalidad en la vía pública, tras los motociclistas. Si bien respecto al mismo periodo en el año anterior hubo una disminución de accidentes de 17,7% Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2020b), el Observatorio señala que el análisis de estos datos se debe hacer considerando el contexto de las medidas adoptadas por la pandemia:

Es decir, “(...) como consecuencia directa de la restricción a la movilidad en el país los casos de fallecidos y lesionados, así como de siniestros viales disminuyeron” Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2020a). En realidad, los datos presentados en el último Boletín Estadístico de Colombia del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, se puede ver como las cifras de accidentalidad de peatones venían subiendo en los años previos a la pandemia, como se observa a continuación.

“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”



Tomado de: Boletín Estadístico de Colombia ene-nov 2020 (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2020a)

Para 2022, se presentaron 8.264 fallecimientos por accidentes viales. Los motociclistas y los peatones fueron los que más fallecieron en territorio colombiano para el año pasado.

Fallecidos por Actor Vial

UsuarioVia	2022
 Peatón	1.799
 Sin Información	44
 Usuario de bicicleta	453
 Usuario de moto	4.914
 Usuario de otros	65
 Usuario de V.Individual	632
 Usuario T.Carga	219
 Usuario T.Pasajeros	138

Tomado de: Boletín Estadístico de Colombia ene-nov 2022 (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2022)

“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”

El exceso de velocidad es la primera causa de muertes y lesiones en las vías, factor que podría ser drásticamente mitigado con una norma donde se establezca un límite de velocidad mínimo de 50 km/h en zonas urbanas, el cual garantizará salvaguardar vidas. Por lo tanto, se entiende la necesidad de una disminución de la velocidad intraurbana para disminuir la accidentalidad y mortalidad entre peatones y conductores.

Los sistemas de movilidad de los territorios colombianos han experimentado un cambio de paradigma en cuanto al concepto de sostenibilidad en los desplazamientos al interior de las ciudades. De la misma manera que ocurrió en diferentes lugares del mundo, la planificación urbana de la ciudad colombiana se hizo pensando casi que, de manera exclusiva en el vehículo automotor, segregando o excluyendo de alguna manera a otros modos de transporte, como lo son la bicicleta y los desplazamientos a pie.

Dada la influencia de las experiencias internacionales, especialmente la europea, se empezó a repensar la movilidad en las ciudades colombianas, constituyéndose en factores determinantes para lograrlo, la contaminación del aire, debido a las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación auditiva, la accidentalidad y la limitación progresiva de espacios para las personas. Se reconstruyó el concepto de movilidad, incorporando el vocablo sostenible, convirtiéndose en una construcción indispensable, que trae una serie de beneficios para la sociedad.

3. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley cuenta con 10 artículos incluida la vigencia. En el primero se establece el objeto de ley que, básicamente, es 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. Posteriormente, se introducen una serie de principios orientados a enmarcar el mandato de las autoridades de tránsito, definidas en el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, en relación con los peatones. Estos son 5:

1. Incremento de la movilidad integral.
2. Diseño y gestión de espacios y lugares para las personas.
3. Reducción del peligro de atropellos.
4. Mejoramiento de la sensación y seguridad personal.
5. Desarrollo de una cultura del caminar.
6. Aumentar el apoyo de las instituciones.

“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”

A continuación, se introducen una serie de modificaciones a la Ley 769 de 2002 – Código de Tránsito – para garantizar y materializar la visión de prevalencia del peatón en el espacio público que se propone en este proyecto de ley. El primero es la introducción en el artículo 2 las definiciones de “peatón” y de “espacio público”, con el objetivo de enmarcar las modificaciones que se introducen luego.

Se modifica el artículo 58 del código sobre prohibiciones a los peatones, de manera que se elimina la número 5, para darle coherencia al texto propuesto por el parágrafo 3, según el cual “(d)entro 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”. Adicionalmente, se sustituye la multa a la que se hace referencia por el deber de asistir, como sanción, a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito, en los términos del artículo 133 del código. A continuación, se agrega un artículo 58A de derechos de los peatones, los cuales están centrados en materializar la visión de una ciudad centrada en el peatón. Estos son: Progresividad, inclusividad, uso efectivo del espacio público, prioridad, equidad y difusión.

Luego se pasa a modificar el artículo 59 del código, que se refiere a las limitaciones a peatones especiales.

Se establece que el acompañamiento de una persona mayor de dieciséis años será necesario cuando el llamado peatón especial así lo considere, salvo para los menores de 6 años quienes siempre deberán tener este acompañamiento.

Así mismo, se ajustan las categorías de peatones especiales, de manera que quedan los siguientes como tal: Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos, los menores de seis (6) años, los adultos mayores y las personas con discapacidad. En el Proyecto de Ley anteriormente radicado y que no completó sus 4 debates, se planteó una modificación al artículo 106 del Código de Tránsito. Sin embargo, el Congreso de la República expidió la Ley 2251 de 2022-Política de Seguridad Vial- donde se establecieron los límites de velocidad entre los 30km/h y los 50km/h en las vías urbanas y carreteras municipales.

De esta forma, se elimina la propuesta de modificar el artículo 106 del Código de Tránsito dado que parametriza los límites de velocidad y faculta a las entidades territoriales de modificar dichos límites siempre y cuando se cumplan ciertos requisitos referentes a la seguridad y la infraestructura viales.

Finalmente, se establece una prohibición para la construcción de puentes o pasos peatonales a desnivel en vías urbanas del país, y una disposición orientada a la promoción de la construcción de pasos peatonales a nivel; ambas visiones partiendo de la filosofía de un espacio público que se centre en el peatón, y que promueva y garantice sus derechos. Por

“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”

último, hay un mandato al Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, para desarrollar una estrategia de comunicación que promueva e informe sobre lo dispuesto por esta ley.

4. JUSTIFICACIÓN

Esta regulación busca dotar al Estado en todos sus niveles de herramientas para que las ciudades sean pensadas y construidas para la gente; ciudades donde el concepto de seguridad vial confluyen con los conceptos de equidad, sostenibilidad, accesibilidad universal, perspectiva de género, salud y medio ambiente, alineados con los ODS. Así mismo, esta ley reconocerá la importancia y beneficios de las ciudades caminables, para propender un caminar seguro, disfrutable e incluyente.

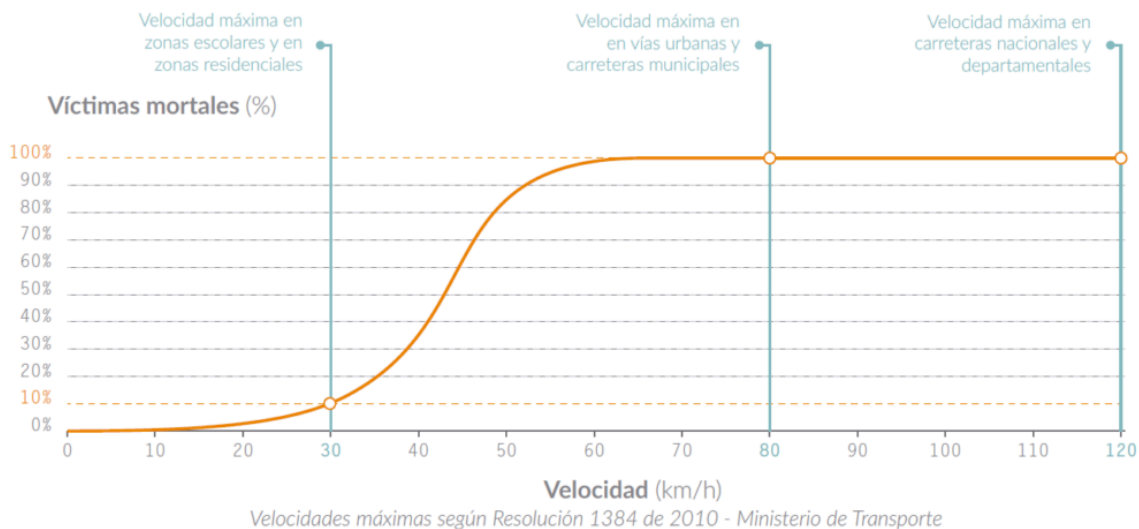
En ese sentido, sólo por mencionar algunas ideas, se reconocen al menos 3 beneficios derivados de este cambio de paradigma. En ese sentido, se espera que haya impactos positivos en la salud física y mental de los habitantes, en el medio ambiente derivado de la reducción de las emisiones y de la huella de carbono, y del fortalecimiento comunitario derivado de una cultura de caminar.

Ahora, es necesario presentar la justificación que se relaciona con los cambios normativos introducidos en este proyecto de ley. Para eso, a continuación, se presenta: la evidencia científica que los respalda, las experiencias nacionales e internacionales que recogen elementos similares, y las normas que respaldan esta iniciativa.

a. Evidencia científica

Como ya se mencionó, se hace una modificación a los límites de velocidad. El siguiente cuadro muestra la probabilidad de mortalidad en un accidente dependiendo de la velocidad del vehículo. Como se puede observar, cuando un vehículo transita a 80 km/h la mortalidad es del 100%, incluso con una velocidad de 60km/h, la mortalidad sigue siendo del 100%. Además, según el artículo *Literature Review on Vehicle Travel Speeds and Pedestrian Injuries*, la posibilidad de que un peatón atropellado sobreviva a un impacto de 60 km/h o más, es del 10%, mientras que la posibilidad de que un peatón atropellado sobreviva a un impacto a 50km/h, es del 50%; es una de estas, las razones por las cuales se hace necesario, además de urgente hacer una reforma legal en el ordenamiento jurídico colombiano.

“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”



Fuente: Guía ciclo infraestructura para ciudades colombianas, (Despacio & Gea21, 2016)

Por lo anterior, es necesario un marco jurídico que garantice gestionar los factores de riesgos multicausales de los siniestros viales. Este marco jurídico ya se encuentra establecido en la Ley 2251 de 2022, donde se modificaron los límites de velocidad.

Sin embargo, se introduce una prohibición de construcción de puentes peatonales, sustituyéndolos y priorizando los pasos a nivel. La evidencia sugiere que los puentes peatonales no cumplen su función de ser más seguros para los peatones, toda vez que sus diseños en general suponen una priorización de los carros sobre el peatón, e imponen sobre este una carga adicional que se observa en, por ejemplo, caminar mucho más de lo que podría si cruzara la calle bajo el puente. Es decir, a la hora de tomar la decisión, este probablemente preferirá asumir el riesgo de cruzar sobre el de usar el puente (ITDP, 2019).

El Instituto para la Política Pública de Transporte y Desarrollo¹ – ITDP (2019), por sus siglas en inglés – refiere un estudio en India en que entre el 85-95% de las personas ignoraban los puentes peatonales. Así mismo, refiere que “(...) en Ciudad de México, las delegaciones con más puentes peatonales tienen las mayores tasas de accidentes de tránsito que involucran peatones y ‘golpear y correr’, 27% de las cuales ocurren a no más de 300 metros de un puente peatonal” (ITDP, 2019).

Echeverry, Mera, Villota y Zárate (2005) concluyen en su estudio ‘Actitudes y comportamientos de los peatones en los sitios de alta accidentalidad en Cali’ que “(...) el instrumento vial con más alta frecuencia de uso es el semáforo (...)” y que el “(...) puente peatonal constituyó el instrumento vial con menor frecuencia de uso porque sólo un poco

¹ Institute for Transportation and Development Policy.

“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”

más de la mitad (59.2%) de la población a estudio refirió hacer uso frecuente de él (...)", en general por pereza, por afán, o por inseguridad. Por otro lado, Mancera y Ochoa (2018), en su estudio sobre "La seguridad vial y los puentes (anti) peatonales en México y América Latina" señalan que

"(...) en México se ha explorado la sustitución de puentes peatonales por cruces seguros, a nivel de calle, que constan de un paso peatonal y semáforos peatonales en México se ha explorado la sustitución de puentes peatonales por cruces seguros, a nivel de calle, que constan de un paso peatonal y semáforos peatonales (...)"

Por esto, se hace una apuesta en este sentido en este proyecto de ley. En todo caso, más adelante se presentan los casos de Medellín y Pereira que ya han adelantado procesos en este sentido.

b. Experiencias internacionales

Unión Europea

Con el documento sobre "orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020" expedido por Comisión Europea, pretenden asegurar una movilidad más sostenible para los ciudadanos del Continente, donde entre sus objetivos (#7) se enfoca en la protección de los usuarios más vulnerables de la carretera, a raíz del "elevado número de fallecidos y heridos graves entre los usuarios más vulnerables de la carretera, como los motociclistas, los conductores de ciclomotores, los ciclistas y los peatones" (...), (Comisión Europea, 2010, p.11) frente a esto "En 2008, los ciclistas y los peatones representan el 27 % de las víctimas mortales en las carreteras (el 47 % en zonas urbanas). (...). Los gobiernos nacionales y locales promueven cada vez más los desplazamientos en bicicleta y a pie, lo cual requerirá prestar más atención a los problemas en materia de seguridad vial" (Comisión Europea, 2010, p.13).

De acuerdo a esto, la comisión europea busca, a parte de las medidas frente a la estructura de los vehículos para evitar accidentes, también, busca nuevas medidas que configuren "mayor visibilidad, gestión de la velocidad, infraestructuras adecuadas para el transporte no motorizado, separación del tráfico mixto peligroso, etc. Dado que el problema afecta principalmente a la gestión urbana. (...)" (Comisión Europea, 2010, p.13).

Entre las experiencias internacionales exitosas, podemos destacar la ciudad de Copenhague, una de las ciudades con mejor calidad de vida del mundo, y que posiciona a los peatones como prioridad de la ciudad, El centro de la ciudad fue poco a poco

"Por la cual se crea la ley para la protección y construcción de cruces peatonales seguros y dictan otras disposiciones"



despoblado en favor de las periferias, que otorgaban una menor cantidad de congestión, contaminación y estrés (Robles, 2017). Sin embargo, luego de la recuperación y peatonalización, el centro logró florecer en actividades ciudadanas y comercio (Robles, 2019). Podemos concluir que la Copenhague se convirtió en un modelo de ciudad centrada en el disfrute de las personas.

Avenida Strøget, Copenhague, Antes y después (Robles, 2019)

Otro caso exitoso es Pontevedra, España. Esta ciudad se ha convertido en la población más peatonalizada de España y la que más ha reducido su contaminación atmosférica (Vizoso). Pontevedra ha reducido el tráfico vehicular de 80,000 a 7,000 vehículos, los esenciales, y su velocidad a un límite de 30 kilómetros por hora (Vizoso). Por otro lado, en Pontevedra las emisiones de CO₂ han disminuido 67%, es decir, unos 500 por habitantes y año; logrando así cumplir con las recomendaciones de calidad de aire de la OMS (Vizoso). En conclusión, Pontevedra ha logrado volver a ser una ciudad para sus habitantes, priorizando las actividades y convivencia ciudadana a través de un espacio público con menos tráfico que, asimismo, reduce la contaminación y mejorar la salud de los ciudadanos.



Calle Rua Xeneral Gutiérrez Mellado, Pontevedra, Antes y después (Borgen, 2019),
Estados Unidos

Con base al foro de Seguridad de Peatones organizado por la Agencia Nacional de Seguridad del Transporte de Estados Unidos (NTSB por sus siglas en inglés), donde se dialogaron los “crecientes riesgos de muerte y lesiones a los que se enfrenta los peatones.” (Dinh-Zarr Bella, 2016 par.1) Es una problemática que enfrenta cada persona independiente de su lugar de residencia o como se moviliza. Según los expertos se espera que al 2030 por lo menos el 70% de la población mundial viva en zonas urbanas y suburbanas (Dinh-Zarr Bella, 2016).

“La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que 270.000 peatones pierden la vida cada año en todo el mundo. En América Latina y el Caribe, la Organización Panamericana

“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”

de la Salud (OPS) estima que más de 23.500 peatones mueren anualmente a causa de siniestros de tránsito. De acuerdo con el sistema de información y análisis de fatalidades de EE.UU. (Fatality Analysis Reporting System o FARS), aproximadamente 4.800 peatones murieron y otras 65.000 personas resultaron heridas en las vías públicas de EE.UU. en 2014. Esta cifra equivale a un muerto y 14 heridos cada dos horas. Estos números no incluyen a las personas que murieron o resultaron heridos en las calzadas, caminos privados, estacionamientos y lugares de trabajo (...) (Dinh-Zarr Bella, 2016).

Entre las conclusiones resultantes de foro se expresó que “Las muertes y las lesiones a los peatones se pueden prevenir a través de la planificación urbana y del diseño de carreteras que den prioridad a los peatones y a los vehículos que tienen en cuenta la seguridad de los peatones en su diseño (...)” (Dinh-Zarr Bella, 2016 par.7) también como medidas adicionales para prevenir accidentes están mejorar los faros de los vehículos, mejor iluminación de las carreteras, en especial para evitar los accidentes en las horas de la noche.

Como conclusión generalizada en el foro está la de que, “si nos centramos en las víctimas más vulnerables (los niños, las personas mayores y las personas en sillas de ruedas o con otros problemas de movilidad), seremos capaces de mejorar la seguridad de todos los peatones. Proteger a los más vulnerables es sin duda una buena elección, tanto en transporte como en la vida” (Dinh-Zarr Bella, 2016).

Canadá

En general, en Canadá no hay una normatividad rigiendo a todo el país, cada ciudad maneja e implementa las medidas necesarias. Por ejemplo, para evitar el aumento de muertes de peatones que se está presentando en la ciudad de Montreal, se han adoptado medidas como: Revisión de intersecciones con semáforos, colocar más semáforos en intersecciones, aumentar en 4 a 6 segundos el tiempo de los semáforos. En Quebec “han ideado un cruce peatonal que se levanta cuando va a cruzar el peatón, formando una barrera que lo protege del paso de los autos” (NM Noticias.ca., 2019).

México

Carta mexicana de los Derechos del Peatón Emanada del 1° Congreso Nacional de Peatones de la Liga Peatonal, México, 11 de agosto de 2014, su antecedente está en la Carta Europea de los Derechos de los Peatones, aprobada por el parlamento europeo en 1988.

A su vez, **México** viene liderando a nivel latinoamericano el desmonte de los puentes peatonales, siendo estos una barrera para la libre movilidad para los peatones, en especial para las personas con algún tipo de discapacidad y cuyas rampas les implica un esfuerzo mayor sobre quienes deberían tener prioridad en el espacio público de la ciudad, además esta infraestructura a desnivel fomenta velocidades vehiculares en zonas urbanas generando riesgo de atropello y muerte de los peatones, es así, como la sustitución por cruces a nivel

“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”

favorece a una movilidad a escala humana, donde prevalece las personas sobre el motor. Algunos casos exitosos.

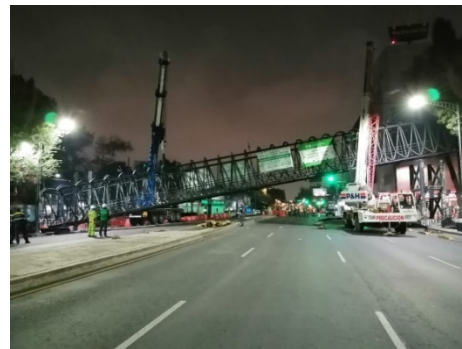
Puente Peatonal: **Michoacán.**



Fuente:

<https://www.milenio.com/estados/por-primera-vez-quitan-puente-antipeatonal-en-la-cdmx>

Retiro puente peatonal: **Avenida Chapultepec.**



“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”

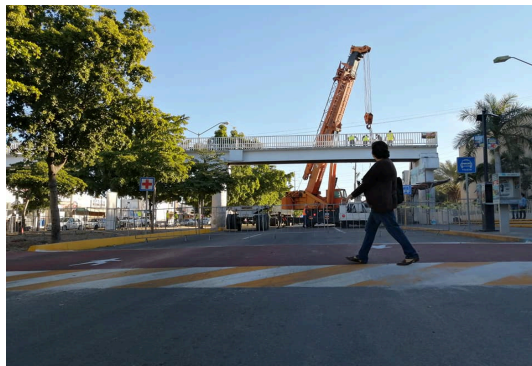


Fuente:

<https://www.jornada.com.mx/ultimas/capital/2020/08/04/retiran-puente-peatonal-de-avenid-a-chapultepec-6854.html>

Fuente: <https://www.facebook.com/LigaPeatonal/posts/4077538975624628>

Retiro Puente peatonal: Culiacán.



<https://revistaespejo.com/2020/04/30/ayuntamiento-retira-un-tercer-puente-anti-peatonal-en-culiacan/>

c. Experiencias locales

En la actualidad, las grandes ciudades capitales del país, a través de sus Planes de Ordenamiento Territorial, han venido incorporando una serie de elementos que distan mucho del concepto convencional de transporte y que pretenden reivindicar el valor del ser humano como eje transversal de los grandes proyectos urbanos, siendo la movilidad de los ciudadanos una fuente de cohesión social, que junto a la vivienda, la salud y la educación se han convertido en verdaderas condiciones de integración social,

“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”

La mayoría de los instrumentos normativos de las ciudades colombianas, conciben en la cúspide de la movilidad sostenible al peatón, pensando la ciudad en función de este y limitando gradualmente el uso de otros modos más contaminantes. Pero todas estas políticas dirigidas a fortalecer y encumbrar la figura del peatón deben estar respaldadas por importantes referentes normativos, los que finalmente podrán contribuir a que las ciudades si estén pensadas y construidas a escala de las personas. A continuación, se presentan dos casos en el contexto nacional.

- **Medellín, Antioquia**

Acuerdo Municipal 84 de 2018 *“Por medio del cual se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel en la ciudad de Medellín”.*

Este acuerdo es fundamental para el avance de los derechos del peatón, toda vez que hace un estudio riguroso frente a la importancia de construir cruces peatonales seguros en la zona urbana de la ciudad, y ***desincentiva la construcción de más puentes peatonales***, entendiendo que la infraestructura de estos últimos, inciden en mayores riesgos de los medios de transporte motorizados por altas velocidades, generan también más inseguridad y mayores costos de mantenimiento, infraestructura obsoleta que igualmente genera exclusión al no garantizar la movilidad a todo tipo de personas.

Retiro puente peatonal: Universidad de Antioquia.



“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”



<https://www.minuto30.com/medellin/infraestructura-medellin-area-metropolitana/puente-peatonal-barranquilla/1058348/>

<https://fundapeaton.org/2017/02/17/puentes-peatonales-la-culpa-es-del-peaton/>
Fundapeatón como organización civil trabajo articuladamente para la aprobación del acuerdo municipal del acuerdo 084/2018, con argumentos técnicos y experienciales.

- Pereira, Risaralda

Acuerdo Municipal 21 de 2018 “Por medio del cual se Promueve e Incentiva la Construcción de Cruces Peatonales Seguros en el municipio de Pereira y se dictan otras disposiciones”.

En este, en una línea muy parecida, se acuerda que el municipio de Pereira “(...) promoverá e incentivará la construcción de cruces peatonales seguros a nivel en toda la ciudad, de acuerdo con la oferta institucional y el presupuesto dispuesto (...)” y se buscará el “(...) desestímulo a la construcción de nuevos puentes peatonales en vías urbanas del municipio (...)”.

d. Justificación normativa

- Constitución Política

El artículo 2 de la Constitución Política consagra los fines esenciales del Estado. Entre estos se encuentran: *servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.*

“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”

El artículo 13 de la Constitución Política establece el deber del Estado de promover las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva, razón por la cual está en la obligación de proteger especialmente a las personas que por su condición física o mental estén en una situación de debilidad manifiesta.

Por su parte, el artículo 24 de la Carta consagra el derecho de libertad de locomoción y de residencia. La libertad de locomoción se ve diariamente amenazada por la explosión demográfica, los procesos de urbanización y la congestión en el tráfico vehicular. Por lo tanto, se requiere garantías del orden legal para materializar este derecho.

Así mismo, el artículo 47 constitucional prevé que aquellas personas que se encuentran en una situación de debilidad manifiesta merecen una atención especializada, siendo responsabilidad del Estado adelantar políticas públicas tendientes a la “previsión, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes se prestará la atención especializada que requieran”. Por otra parte, el artículo 24 de la Constitución Política, consagra que todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

El artículo 79 de la Carta, consagra que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. En consecuencia, es imperativo que el Estado adopte medidas y estrategias tendientes a reducir la contaminación atmosférica generada por la emisión de material particulado y gases de efecto invernadero. Por último, el artículo 82, de la constitución consagra que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

- Leyes

Ley 769 de 2002, *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*. La ley en mención hace referencia a los peatones en el capítulo II, en donde afirma que el tránsito peatonal por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo. Si bien esta ley es un avance importante en materia de seguridad vial al peatón, está llena de inconsistencias y vacíos que no permiten tener una política pública clara para la protección de todos los peatones y por tanto es modificada por la Ley 1811 de 2016, que posteriormente se explicará.

Ley 1083 de 2006, *"Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones"*. Ley que permite a los municipios y distritos, formular, Adoptar y ejecutar planes de movilidad sostenible, entre ellos, los que den prelación a los no motorizados (peatones y bicicletas).

"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"

Ley 1287 de 2009 la cual se adiciona la Ley 361 de 1997, “Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones”. En este sentido la ley 1287 de 2009 tiene como fin garantizar la movilidad de personas en situación de discapacidad o movilidad reducida, lo que conocemos como accesibilidad (Condición que permite, en cualquier espacio o ambiente ya sea interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general y el uso en forma confiable, eficiente y autónoma de los servicios instalados), ordena a las autoridades municipales y distritales, el cumplimiento de lo indicado en el título IV de la ley 361 de 1997 sobre la accesibilidad de las personas con movilidad reducida, sea ésta temporal o permanente, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, discapacidad o enfermedad.

Ley 1503 de 2011, “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”. Dicha ley define que se entienden por actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.

La ley en mención tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, y así poder lograr una movilidad racional y sostenible.

Ley 1955 de 2019 “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022”. Específicamente en su artículo 96° trata sobre los planes de movilidad sostenible y segura para Municipios, Distritos y Áreas Metropolitanas, así mismo, en el artículo 97° numeral 6 indica que las entidades territoriales podrán disponer de un porcentaje del recaudo para el funcionamiento sostenible, entre estos el transporte no motorizado

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”. La anterior ley, busca avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana, siendo directamente el ciclista el beneficiario de la ley, adicional a esto, modifica a través del artículo 8 el artículo 58 de la ley 769 de 2002 sobre las prohibiciones del peatón.

“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”

Ley Estatutaria 1618 de 2013 “por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad”. Por medio de esta ley se busca el efectivo cumplimiento de los derechos de las personas con discapacidad, el cual, en relación con la movilidad, indica:

Artículo 14. Acceso y accesibilidad. Como manifestación directa de la igualdad material y con el objetivo de fomentar la vida autónoma e independiente de las personas con discapacidad, las entidades del orden nacional, departamental, distrital y local garantizarán el acceso de estas personas, en igualdad de condiciones, al entorno físico, al transporte, a la información y a las comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, el espacio público, los bienes públicos, los lugares abiertos al público y los servicios públicos, tanto en zonas urbanas como rurales. Para garantizar esto se adoptarán las siguientes medidas:

(...)

1. Las entidades municipales y distritales, con el apoyo del gobierno departamental y nacional, y respetando la autonomía de cada región, deberán diseñar, en un término no mayor a 1 año, un plan de adecuación de vías y espacios públicos, (...).

- Otros instrumentos

Finalmente, es relevante mencionar la Declaración de Estocolmo en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030. Estocolmo, 19–20 de febrero de 2020. En este participaron los Ministros y Jefes de Delegación, incluida la Ministra de Transporte de Colombia, Dr. Ángela María Orozco Gómez, para reafirmar su compromiso con esta agenda. Así mismo, en el documento que resultó del encuentro, estos reconocieron que

“(...) el objetivo 3.6 de los ODS no se alcanzará para 2020, y que solo puede lograrse un progreso significativo a través de un mayor liderazgo nacional, la colaboración global, la aplicación de estrategias basadas en la evidencia y la participación de todos los actores relevantes, incluido el sector privado, así como enfoques innovadores adicionales (...)”

Adicionalmente se trazaron 18 objetivos que apuntan a reafirmar el compromiso con los objetivos del 2030 en materia de seguridad vial, y redoblar esfuerzos para alcanzar este propósito. Entre estos, resaltan los siguientes principios como fundamentales e interrelacionados con este 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”

- Objetivo 3: “Exhortar a los Estados Miembros a que ayuden a reducir las muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50 % entre 2020 y 2030, de conformidad con el compromiso del Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas de seguir actuando en relación con los objetivos de seguridad vial de los ODS, incluido el objetivo 3.6 después de 2020, y de establecer objetivos para reducir las muertes y lesiones graves, de conformidad con este compromiso, para todos los grupos de usuarios de la vía pública y los usuarios de la vía pública especialmente vulnerables, tales como los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios de los medios de transporte público”.
- Objetivo 7: “Incluir la seguridad vial y un enfoque de sistemas seguros como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de las calles, la planificación del sistema de transporte y la gobernanza, especialmente para los usuarios vulnerables de las carreteras y en las zonas urbanas, mediante el fortalecimiento de la capacidad institucional con respecto a las leyes de seguridad vial y la aplicación de la ley, la seguridad de los vehículos, las mejoras de la infraestructura, el transporte público, la atención después de los accidentes y los datos”.
- Objetivo 11: “Mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la aplicación de la ley para evitar el exceso de velocidad, y exigir una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde los usuarios vulnerables de la carretera y los vehículos se mezclan de forma frecuente y planificada, excepto cuando existan pruebas sólidas de que las velocidades más altas son seguras, señalando que los esfuerzos por reducir la velocidad tendrán un efecto beneficioso en la calidad del aire y el cambio climático, además de ser vitales para reducir el número de víctimas mortales y heridos por accidentes de tráfico”.

5. CONCLUSIÓN

La presente ley busca dar un paso para que el Estado colombiano fortalezca su compromiso con los peatones en el espacio público, sus derechos y su protección. Con esta, se apunta a dotar a las entidades territoriales y a los ciudadanos de mecanismos que contribuyan a construir la ciudad del futuro, la cual pasa por centrarse en las personas, y no en los vehículos. Finalmente:

- A. La ley reivindicará al peatón como el actor vial principal en la jerarquía en la movilidad urbana y rural. Con los nuevos desafíos que presenta el Post Covid-19 para su libre movilidad y las oportunidades que representa en la revitalización de una mejor ciudad para caminar para los niños, mujeres, jóvenes, adultos, ancianos, personas con discapacidad, una ciudad para la gente.
- B. La ley para la protección del peatón en Colombia, permitirá exaltar la importancia de la transversalidad de la seguridad vial con equidad, sostenibilidad, perspectiva de género,

“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”

accesibilidad universal, salud y medio ambiente bajo los principios de los ODS (Objetivos de desarrollo sostenible).

- C. Fortalecerá el trabajo conjunto de la sociedad civil, la académica, empresas privadas, estructuras gubernamentales, medios de comunicación y otros actores directos e indirectos de la dinámica de movilidad a nivel local, nacional e internacional, con el fin de aportar a los objetivos globales trazados por la Asamblea de Naciones Unidas sobre tomar las medidas necesarias para mejorar la seguridad vial global en los años 2021 al 2030, entre ellos, que ayuden a reducir las muertes por siniestros viales en al menos un 50% y mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la, aplicación de la leyes para evitar el exceso de velocidad.

6. CONFLICTO DE INTERÉS

Siguiendo lo dispuesto por el artículo 3 de la Ley 2003 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, en que se dispone el incluir “(...) un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286”, se plantea lo siguiente: Por su naturaleza, este proyecto no presenta ninguna situación de conflicto de interés, lo que no exime al congresista que así lo considere de declararse impedido al respecto.

7. BIOGRAFÍA

Acuerdo Municipal 21 de 2018 “Por medio del cual se Promueve e Incentiva la Construcción de Cruces Peatonales Seguros en el municipio de Pereira y se dictan otras disposiciones”. Concejo de Pereira.

Acuerdo Municipal 84 de 2018 “Por medio del cual se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel en la ciudad de Medellín”. Concejo de Medellín.

Alcaldía de Bucaramanga, U. Pontificia Bolivariana, 2018, Plan Maestro de Espacio Público Bucaramanga, Editorial Universidad Pontificia Bolivariana, Recuperado de: <https://www.bucaramanga.gov.co/la-ruta/wp-content/uploads/2018/06/03-MEP.pdf>

Andrade Ochoa, S., & Mancera Gutierrez, M. A. (2018). La seguridad vial y los puentes peatonales en México y América Latina. Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/336936570_La_seguridad_vial_y_los_puentes_anti_peatonales_en_Mexico_y_America_Latina

Burgen, S, (31 de enero de 2019), Zona libre de tráfico, Roca Gallery, Recuperado de: <http://www.rocagallery.com/es/traffic-free-zone>

Comisión Europea, 2010, orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020.

“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”

Declaración de Estocolmo. Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030. Estocolmo, 19–20 de febrero de 2020.

Despacio & Gea, (2016), Guía ciclo infraestructura para ciudades colombianas, Ministerio de Transporte, Recuperado de: <https://despacio.org/wp-content/uploads/2016/04/Gui%CC%81a-bici-MdT-PPT-de-proceso-20160429-TODA.pdf>

Dinh-Zarr Bella, 2016, Todos somos peatones: lecciones aprendidas del Foro de Seguridad de Peatones, moviliblog, Recuperado de: <https://blogs.iadb.org/transporte/es/todos-somos-peatones-lecciones-aprendidas-del-foro-de-seguridad-de-peatones/>

El País, 2019, La estrategia de pasos coloridos que emplean en Cali para proteger a peatones, Recuperado de: <https://www.elpais.com.co/cali/la-estrategia-de-pasos-coloridos-que-emplean-en-para-proteger-a-peatones.html>

Escalada M. Paula, 2018, Las curiosas medidas que están usando en China para evitar la muerte de peatones, La cornica del Quindio, Recuperado de: <https://www.cronicadelquindio.com/noticias/mundo-1/las-curiosas-medidas-que-estn-usando-en-china-para-evitar-la-muerte-de-peatones>

Giraldo Duque, M.; Echeverri Ramírez, D.; y Diez Villa, H. (s.f.). Puentes peatonales: la culpa es del peatón. Fundapeatón. Recuperado de: <https://fundapeaton.org/2017/02/17/puentes-peatonales-la-culpa-es-del-peaton/>

Institute for Transportation and Development Policy – ITDP –. (01 de octubre de 2019). Pedestrian Bridges Make Cities Less Walkable. Why Do Cities Keep Building Them?. Recuperado de: <https://www.itdp.org/2019/10/01/pedestrian-bridges-make-cities-less-walkable-why-do-cities-keep-building-them/#:~:text=Statistically%2C%20pedestrian%20bridges%20are%20demonstrably,of%2C%20or%20look%20for%20pedestrians>

Ley 1083 de 2006, “Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”.

Ley 1287 de 2009 la cual se adiciona la Ley 361 de 1997, “Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones”.

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

“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”

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”.

Ley 1955 de 2019 “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022”.

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

Ley Estatutaria 1618 de 2013 “por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad”.

Liga Peatonal. (23 de febrero de 2021). Post en Facebook. Recuperado de: <https://www.facebook.com/LigaPeatonal/posts/4077538975624628>

Martínez José L., SF, Bogotá, Bogotá ya cuenta con el primer manual para peatones, Recuperado de: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/manual-del-peaton-en-bogota>

Minuto 30. (11 de junio de 2020). FOTO: Puente peatonal de la calle Barranquilla quedó ‘en el recuerdo’, ya fue desmontado. Recuperado de: <https://www.minuto30.com/medellin/infraestructura-medellin-area-metropolitana/puente-peatonal-barranquilla/1058348/>

NM Noticias.ca., 2019, Montreal adoptará nuevas medidas para proteger a los peatones, Recuperado de: <http://nmnoticias.ca/2019/11/19/montreal-adoptara-nuevas-medidas-para-proteger-a-los-peatones/>

Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2020a). Boletín Estadístico de Colombia. Fallecidos y Lesionados Serie Nacional. Comparativo ene - nov 2019 – 2020. Agencia Nacional de Seguridad Vial. Recuperado de: https://ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Observatorio/boletin_mensual_nacional_noviembre.pdf

Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2020b). Observatorio. Agencia Nacional de Seguridad Vial. Recuperado de: <https://ansv.gov.co/observatorio/>

ONU. (s.f.). Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Recuperado de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

OPS, (4 de mayo de 2017), Reducir la velocidad en zonas urbanas, clave para salvar vidas, Organización Panamericana de la Salud, Recuperado de: https://www.paho.org/uru/index.php?option=com_content&view=article&id=1162:reducir-la-velocidad-en-zonas-urbanas-clave-para-salvar-vidas&Itemid=451

“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”

OPS. (s.f.). Acerca de Seguridad Vial. Recuperado de:
https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=5163:about-road-safety&Itemid=39898&lang=es

Organización Panamericana de la Salud, 2020, 3ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, Recuperado de:
<https://www.paho.org/es/noticias/3-3-2020-3a-conferencia-ministerial-mundial-sobre-seguridad-vial>

Ramírez, B.T. (04 de agosto de 2020). Retiran puente peatonal de Avenida Chapultepec. La Jornada. Ciudad de México. Recuperado de:
<https://www.jornada.com.mx/ultimas/capital/2020/08/04/retiran-puente-peatonal-de-avenida-chapultepec-6854.html>

Redacción Espejo. (30 de abril de 2020). Ayuntamiento retira un tercer puente anti peatonal en Culiacán. Revista Espejo. Recuperado de:
<https://revistaespejo.com/2020/04/30/ayuntamiento-retira-un-tercer-puente-anti-peatonal-en-culiacan/>

Robles, A, (5 de enero de 2017), El arquitecto en las (nuevas) grandes ciudades peatonalizadas, Fundación Arquia, Recuperado de:
<https://blogfundacion,arquia,es/2017/01/el-arquitecto-en-las-nuevas-grandes-ciudades-peatonalizadas/>

Vizoso, S, (22 de junio de 2018), La ciudad que mejoró su aire al pensar en sus peatones, El País, Recuperado de:
https://elpais.com/politica/2018/06/07/actualidad/1528378617_230832.html

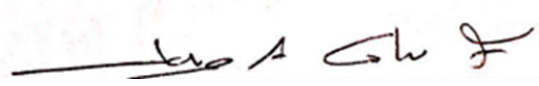
Zamarrón, H. (29 de diciembre de 2016). Por primera vez quitan puente “anti peatonal” en la CdMx. Milenio. Ciudad de México. Recuperado de:
<https://www.milenio.com/estados/por-primera-vez-quitan-puente-antipeatonal-en-la-cdmx>

Zavala Jhorman, 2019, ¿Un cruce peatonal que se levanta para proteger a los peatones?, Nitro PE., Recuperado de:
<https://www.nitro.pe/el-urbano/un-cruce-peatonal-que-se-levanta-para-proteger-a-los-peatones.html>

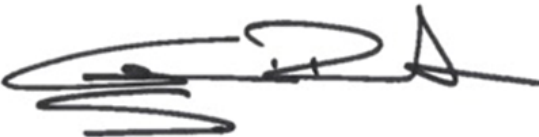
Cepeda. Manuel. 1997. Los derechos fundamentales en la Constitución de 1991, Editorial Temis.

“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”

De los Honorables Congresistas,

 Julián Peinado Ramírez Representante a la Cámara por Antioquia Partido Liberal	 Anibal Gustavo Hoyos Franco Representante a la Cámara por Risaralda Partido Liberal
 JORGE ALBERTO CERCHIARO FIGUEROA Representante a la Cámara Departamento de La Guajira	 JEZMI LIZETH BARRAZA ARRAUT Representante a la Cámara Departamento del Atlántico
 WILMER CASTELLANOS HERNANDEZ Representante a la Cámara por Boyacá Partido Alianza Verde	 JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS Representante a la Cámara Departamento del Meta

“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”

 GERMÁN ROGELIO ROZO ANÍS Representante a la Cámara Departamento de Arauca	 MARIA DEL MAR PIZARRO GARCÍA Representante a la Cámara por Bogotá
 LEIDER ALEXANDRA VÁSQUEZ OCHOA Representante a la Cámara por Cundinamarca- PACTO HISTÓRICO	 KAREN ASTRITH MANRIQUE OLARTE Representante a la Cámara CITREP 2 – Arauca
 CARLOS FELIPE QUINTERO OVALLE Representante a la cámara Departamento del Cesar	 DUVALIER SÁNCHEZ ARANGO. Representante a la Cámara por el Valle del Cauca. Partido Alianza Verde.
 OLMES ECHEVERRÍA DE LA ROSA Representante A la Cámara Departamento del Magdalena	 Lorena Ríos Cuéllar Senadora de la República Partido Colombia Justa Libres

“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”



DANIEL CARVALHO MEJÍA
Representante a la Cámara por
Antioquia

“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”