

Bogotá. D.C., abril de 2026

LIDIO GARCÍA TURBAY
Presidente
Senado de la República

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Presidente
Cámara de Representantes

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
Secretario General
Cámara de Representantes

DIEGO ALEJADRO GONZÁLEZ
Secretario General
Senado de la República

Referencia: Informe de Conciliación Proyecto de Ley número 084 de 2025 Senado – 303 de 2024 Cámara “Por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones”.

Respetados presidentes y secretarios.

Por medio de la presente atendiendo a las designaciones efectuadas por las Presidencias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 161 de la Constitución Política y en los artículos 186, 187 y 188 de la Ley 5a de 1992, nos permitimos presentar, el texto conciliado del Proyecto de Ley número 084 de 2025 Senado – 303 de 2024 Cámara “Por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones”, para que se dé continuidad al trámite correspondiente y pueda someterse a consideración de las plenarios del Senado y de la Cámara.

Cordialmente,



ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ
Senadora de la República
Conciliadora



HERNANDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara
Conciliador

INFORME DE CONCILIACIÓN PROYECTO DE LEY NÚMERO 084 DE 2025 SENADO – 303 DE 2024 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LOS CICLISTAS Y PEATONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

i. ANTECEDENTES DEL TRÁMITE LEGISLATIVO.

Este proyecto de ley es iniciativa del Honorable Representante Héctor David Chaparro, entre otros honorables Congressistas. Fue radicado el 11 de septiembre de 2024 en la Cámara de Representantes, publicado en la Gaceta 1528/24.

Surtió su primer debate el día 19 de marzo de 2025; ponencia que fue sustentada por los Honorables Representantes Julián David López Tenorio y Hernando González. Así mismo, surtió su segundo debate y aprobación en la plenaria de la Cámara de Representantes el día 19 de junio de 2025, y del cual su texto aprobado fue publicado en la gaceta 1190/25.

La iniciativa en estudio a su vez fue aprobada por la Honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República el día 3 de diciembre de 2025.

Posteriormente, fue presentada ponencia para segundo debate en la plenaria del Senado de la República, la cual fue publicada en la Gaceta 2325/2025. El 16 de diciembre, se discutió y aprobó por unanimidad de la plenaria del Senado la ponencia de segundo debate, y del cual su texto aprobado fue publicado en la gaceta 075/26.

De conformidad con el artículo 161 de la Constitución Política, cuando existan discrepancias en los textos aprobados en cada una de las Cámaras, se conformará una comisión accidental, con el objetivo de superar dichas diferencias. En este contexto, las Mesas Directivas de la Cámara de Representantes y el Senado de la República, designaron como conciliadores a la Senadora Ana María Castañeda y al Representante Hernando González.

ii. CONSIDERACIONES DE LOS CONCILIADORES:

Con el fin de dar cumplimiento a la designación, la suscrita Senadora y el Representante a la Cámara integrantes de la Comisión Accidental de Conciliación nos permitimos someter a consideración de las Plenarias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, el texto conciliado del proyecto de la referencia, dirimiendo de esta manera las diferencias existentes entre los textos aprobados por las respectivas cámaras.

De dicha revisión encontramos diferencias entre los textos que fueron aprobados en cada una de las cámaras. Una vez analizados, decidimos acoger el texto que exponemos a continuación con el fin de superar las diferencias que se presentaron:

TEXTO APROBADO CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO APROBADO SENADO DE LA REPÚBLICA	OBSERVACIÓN	TEXTO ACOGIDO
<p>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.</p>	<p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como objeto adoptar medidas para la protección de los ciclistas y peatones en las vías del territorio nacional. Para tal fin, se establecen acciones de prevención, gestión y control, así como medidas punitivas orientadas a incrementar las sanciones aplicables a quienes causen siniestros viales con víctimas ciclistas o peatones.</p>	<p>Se acoge el texto de Senado por cuanto incluye algunas modificaciones que se ajustan mejor al objeto del articulado</p>	<p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como objeto adoptar medidas para la protección de los ciclistas y peatones en las vías del territorio nacional. Para tal fin, se establecen acciones de prevención, gestión y control, así como medidas punitivas orientadas a incrementar las sanciones aplicables a quienes causen siniestros viales con víctimas ciclistas o peatones.</p>
<p>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 ciclovías, andenes, señalización específica y espacios de estacionamiento para</p>	<p>Artículo 2. Infraestructura segura para ciclistas y peatones. Las autoridades del orden nacional, departamental, municipal y distrital propenderán por garantizar la planeación, creación, mejoramiento y mantenimiento de una infraestructura vial segura y adecuada para ciclistas y peatones, de conformidad con la reglamentación técnica vigente, Manual de</p>		<p>Artículo 2. Infraestructura segura para ciclistas y peatones. Las autoridades del orden nacional, departamental, municipal y distrital propenderán por garantizar la planeación, creación, mejoramiento y mantenimiento de una infraestructura vial segura y adecuada para ciclistas y peatones, de conformidad con la reglamentación técnica vigente, Manual de</p>

<p>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.</p> <p>En el marco de la autonomía territorial, las entidades territoriales incorporarán en sus planes de movilidad y 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.</p> <p>Parágrafo 1°. Para el cumplimiento de lo previsto en este artículo, las entidades territoriales</p>	<p>Señalización Vial y Guía de Cicloinfraestructura del Ministerio de Transporte, o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.</p> <p>Para esto, se articularán acciones entre 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.</p> <p>En el marco de la autonomía territorial, las entidades territoriales podrán incorporar en sus planes de movilidad sostenible y segura, de seguridad vial, en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), planes básicos de ordenamiento territorial (PBOT) o esquemas de ordenamiento territorial (EOT), metas e indicadores de infraestructura peatonal y ciclista, observando la normatividad técnica vigente en materia de diseño y accesibilidad universal, para incluir a las bicicletas y los peatones de manera adecuada en las políticas urbanas y facilitar el desplazamiento</p>		<p>Señalización Vial y Guía de Cicloinfraestructura del Ministerio de Transporte, o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.</p> <p>Para esto, se articularán acciones entre 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.</p> <p>En el marco de la autonomía territorial, las entidades territoriales podrán incorporar en sus planes de movilidad sostenible y segura, de seguridad vial, en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), planes básicos de ordenamiento territorial (PBOT) o esquemas de ordenamiento territorial (EOT), metas e indicadores de infraestructura peatonal y ciclista, observando la normatividad técnica vigente en materia de diseño y accesibilidad universal, para incluir a las bicicletas y los peatones de manera adecuada en las políticas urbanas y facilitar el desplazamiento equitativo, seguro y</p>
--	--	--	---

<p>elaborarán el plan maestro de ciclocaminabilidad, en el marco de lo dispuesto en el POT, PBOT o EOT.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>equitativo, seguro y eficiente de la movilidad activa.</p> <p>Parágrafo 1. Para el cumplimiento de lo previsto en este artículo, las entidades territoriales podrán incorporar un componente ciclocaminabilidad, en el marco de lo dispuesto en el POT, PBOT o EOT señalados en este artículo, asegurando su armonización con los documentos vigentes.</p> <p>Parágrafo 2. Las entidades territoriales incluirán en el respectivo programa de ejecución del POT, PBOT o EOT, así como en los Planes de Desarrollo y en los demás instrumentos de planificación de la jurisdicción, los proyectos de construcción, adecuación o mantenimiento de infraestructura peatonal y ciclo-infraestructura, con sus metas e indicadores.</p> <p>Parágrafo 3. Para todo lo previsto en este artículo el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, fijarán los criterios para que se priorice la infraestructura</p>		<p>eficiente de la movilidad activa.</p> <p>Parágrafo 1. Para el cumplimiento de lo previsto en este artículo, las entidades territoriales podrán incorporar un componente ciclocaminabilidad, en el marco de lo dispuesto en el POT, PBOT o EOT señalados en este artículo, asegurando su armonización con los documentos vigentes.</p> <p>Parágrafo 2. Las entidades territoriales incluirán en el respectivo programa de ejecución del POT, PBOT o EOT, así como en los Planes de Desarrollo y en los demás instrumentos de planificación de la jurisdicción, los proyectos de construcción, adecuación o mantenimiento de infraestructura peatonal y ciclo-infraestructura, con sus metas e indicadores.</p> <p>Parágrafo 3. Para todo lo previsto en este artículo el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, fijarán los criterios para que se priorice la infraestructura para ciclistas y peatones.</p>
--	---	--	---

	para ciclistas y peatones.		
<p>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 de 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.</p> <p>Igualmente, se integrará una línea de acción específica en materia de seguridad de tránsito y prevención de la siniestralidad vial de los ciclistas y peatones, la</p>	<p>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.</p> <p>Igualmente, se integrará una línea de acción específica en materia de seguridad vial y prevención de siniestralidad vial de los ciclistas y peatones, la</p>	<p>Se acoge texto de Senado toda vez que contiene modificaciones que robustecen y mejoran el contenido del artículo</p>	<p>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.</p> <p>Igualmente, se integrará una línea de acción específica en materia de seguridad vial y prevención de siniestralidad vial de los ciclistas y peatones, la cual deberá contar con</p>

<p>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.</p>	<p>cual deberá contar con metas e indicadores de cumplimiento a mediano y largo plazo y cuyo seguimiento lo realizará la ANSV a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Asimismo, el Ministerio de Transporte y la ANSV adoptarán lineamientos para una política de visibilidad y protección de ciclistas y peatones, que incluya criterios técnicos para mejorar su visualización por parte de otros actores viales y mitigar factores de riesgos, de conformidad con la reglamentación técnica vigente.</p> <p>El Ministerio de Transporte y la ANSV brindarán asistencia técnica a las entidades territoriales y propiciarán la armonización de lo dispuesto en este artículo, conforme con las políticas públicas territoriales vigentes sobre bicicleta y peatón, respetando la autonomía territorial.</p> <p>En desarrollo de lo dispuesto, se deberá involucrar a las organizaciones civiles y autoridades que tengan competencia en la materia, tanto del orden nacional, como territorial, a través de las</p>	<p>metas e indicadores de cumplimiento a mediano y largo plazo y cuyo seguimiento lo realizará la ANSV a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Asimismo, el Ministerio de Transporte y la ANSV adoptarán lineamientos para una política de visibilidad y protección de ciclistas y peatones, que incluya criterios técnicos para mejorar su visualización por parte de otros actores viales y mitigar factores de riesgos, de conformidad con la reglamentación técnica vigente.</p> <p>El Ministerio de Transporte y la ANSV brindarán asistencia técnica a las entidades territoriales y propiciarán la armonización de lo dispuesto en este artículo, conforme con las políticas públicas territoriales vigentes sobre bicicleta y peatón, respetando la autonomía territorial.</p> <p>En desarrollo de lo dispuesto, se deberá involucrar a las organizaciones civiles y autoridades que tengan competencia en la materia, tanto del orden nacional, como territorial, a través de las instancias de participación</p>
--	--	---

	instancias de participación existentes y conforme a la normatividad aplicable.		existentes y conforme a la normatividad aplicable.
<p>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 normas que contengan campañas y políticas públicas para proteger y promover los derechos y deberes de los ciclistas y peatones como actores viales vulnerables.</p>	<p>Artículo 4°. Participación de usuarios y organizaciones de ciclistas y peatones. El Gobierno Nacional, Departamental, Municipal y Distrital fomentarán y facilitarán la participación de usuarios de la bicicleta y peatones, así como de sus organizaciones representativas (fundaciones, asociaciones y colectivos) en 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", y las campañas y políticas públicas orientadas para proteger y promover los derechos y deberes de los ciclistas y peatones en armonía con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 2030.</p>	<p>Se acoge texto de Senado por cuanto se incluye algunas modificaciones para dar mayor precisión al título y contenido del artículo.</p>	<p>Artículo 4.º Participación de usuarios y organizaciones de ciclistas y peatones. El Gobierno Nacional, Departamental, Municipal y Distrital fomentarán y facilitarán la participación de usuarios de la bicicleta y peatones, así como de sus organizaciones representativas (fundaciones, asociaciones y colectivos) en 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", y las campañas y políticas públicas orientadas para proteger y promover los derechos y deberes de los ciclistas y peatones en armonía con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 2030.</p> <p>La participación se realizará a través de las instancias y mecanismos</p>

	<p>La participación se realizará a través de las instancias y mecanismos de participación existentes en cada nivel de gobierno y respetando la autonomía territorial. En el ámbito territorial, la participación en instrumentos de orden nacional tendrá carácter potestativo y se articulará con los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, los Planes Territoriales de Seguridad Vial y las políticas públicas locales vigentes, utilizando las instancias creadas para tal fin, cuando existan.</p>		<p>de participación existentes en cada nivel de gobierno y respetando la autonomía territorial. En el ámbito territorial, la participación en instrumentos de orden nacional tendrá carácter potestativo y se articulará con los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, los Planes Territoriales de Seguridad Vial y las políticas públicas locales vigentes, utilizando las instancias creadas para tal fin, cuando existan.</p>
<p>ARTÍCULO 6°. Adiciónese un numeral al artículo 110 de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 110. CIRCUNSTANCIAS DE AGRAVACIÓN PUNITIVA PARA EL HOMICIDIO CULPOSO. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:</p> <p>(...)</p> <p>7. Si el homicidio se presenta en siniestros viales conduciendo vehículos bajo los efectos de</p>	<p>ARTÍCULO 5°. Adiciónese dos numerales al artículo 110 de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 110. CIRCUNSTANCIAS DE AGRAVACIÓN PUNITIVA PARA EL HOMICIDIO CULPOSO. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:</p> <p>(...)</p> <p>7. Si el homicidio se presenta en siniestros viales conduciendo vehículos bajo</p>	<p>Se acoge el texto de Senado, por cuanto fueron incluidas una precisión en el encabezado del artículo.</p>	<p>ARTÍCULO 5°. Adiciónese dos numerales al artículo 110 de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 110. CIRCUNSTANCIAS DE AGRAVACIÓN PUNITIVA PARA EL HOMICIDIO CULPOSO. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:</p> <p>(...)</p> <p>7. Si el homicidio se presenta en siniestros viales conduciendo vehículos bajo</p>

<p>sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas o peatones, las penas se aumentarán de conformidad con lo previsto en la segunda parte del artículo 22 de esta ley.</p> <p>8. Si el homicidio se presenta en siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas o peatones, las penas se aumentarán hasta en una tercera parte.</p>	<p>los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), donde las víctimas sean ciclistas o peatones, las penas se aumentarán de conformidad con lo previsto en la segunda parte del artículo 22 de esta ley.</p> <p>8. Si el homicidio se presenta en siniestros viales donde las víctimas sean ciclistas o peatones, las penas se aumentarán hasta en una tercera parte.</p>		<p>los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), donde las víctimas sean ciclistas o peatones, las penas se aumentarán de conformidad con lo previsto en la segunda parte del artículo 22 de esta ley.</p> <p>8. Si el homicidio se presenta en siniestros viales donde las víctimas sean ciclistas o peatones, las penas se aumentarán hasta en una tercera parte.</p>
<p>Artículo Nuevo. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002, adicionando un inciso nuevo al párrafo 3, el cual quedará así: "ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE</p>	<p>Artículo 6°. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002, adicionando un inciso nuevo al párrafo 3, el cual quedará así: "ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE</p>	<p>Texto idéntico en Cámara y Senado. Por errores involuntarios de digitación se hace necesario reemplazar en el</p>	<p>Artículo 6°. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002, adicionando un inciso nuevo al párrafo 3, el cual quedará así: "ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE</p>

<p>TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un</p>	<p>TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento</p>	<p>Parágrafo 3 la palabra "párrafo" por "parágrafo".</p>	<p>TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un</p>
---	---	--	--

<p>metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo. El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la aplicación de la multa consagrada en el artículo 131 literal D6 del Código Nacional de Tránsito. Cuando, como consecuencia del incumplimiento de la distancia mínima prevista en este párrafo, se ocasionen lesiones o la muerte del ciclista, se podrá suspender la licencia de conducción del infractor hasta por un término de 10 años.</p>	<p>de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo. El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la aplicación de la multa consagrada en el artículo 131 literal D6 del Código Nacional de Tránsito. Cuando, como consecuencia del incumplimiento de la distancia mínima prevista en este párrafo, se ocasionen lesiones o la muerte del ciclista, se podrá suspender la licencia de conducción del infractor hasta por un término de 10 años.</p>		<p>metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo. El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la aplicación de la multa consagrada en el artículo 131 literal D6 del Código Nacional de Tránsito. Cuando, como consecuencia del incumplimiento de la distancia mínima prevista en este párrafo, se ocasionen lesiones o la muerte del ciclista, se podrá suspender la licencia de conducción del infractor hasta por un término de 10 años.</p>
	<p>Artículo 7. Enfoque Diferencial. En la implementación de las políticas, programas y proyectos derivados de la presente ley, las autoridades nacionales, departamentales, distritales y municipales deberán incorporar un enfoque diferencial que garantice la priorización de la protección de mujeres, niños, niñas, adolescentes y adultos mayores, como actores viales especialmente vulnerables.</p>	<p>Se acoge el texto de Senado por cuanto corresponde a un artículo nuevo aprobado por la plenaria de dicha corporación.</p>	<p>Artículo 7. Enfoque Diferencial. En la implementación de las políticas, programas y proyectos derivados de la presente ley, las autoridades nacionales, departamentales, distritales y municipales deberán incorporar un enfoque diferencial que garantice la priorización de la protección de mujeres, niños, niñas, adolescentes y adultos mayores, como actores viales especialmente vulnerables.</p>

	<p>Las acciones adoptadas deberán asegurar la accesibilidad universal, la señalización inclusiva, la infraestructura adaptada y la participación activa de estos grupos en la formulación y seguimiento de las políticas públicas de seguridad vial.</p> <p>El Ministerio de Transporte reglamentará, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley, los criterios técnicos y pedagógicos para la aplicación de este enfoque diferencial.</p>		<p>Las acciones adoptadas deberán asegurar la accesibilidad universal, la señalización inclusiva, la infraestructura adaptada y la participación activa de estos grupos en la formulación y seguimiento de las políticas públicas de seguridad vial.</p> <p>El Ministerio de Transporte reglamentará, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley, los criterios técnicos y pedagógicos para la aplicación de este enfoque diferencial.</p>
<p>ARTÍCULO 8°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación, y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>	<p>ARTÍCULO 8°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación, y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>	<p>Texto idéntico en Cámara y Senado</p>	<p>ARTÍCULO 8°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación, y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>

iii. PROPOSICIÓN

Con base en las consideraciones presentadas, los conciliadores del Senado de la República y la Cámara de Representantes rendimos Informe de Conciliación Proyecto de Ley número 084 de 2025 Senado – 303 de 2024 Cámara “Por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones”, y se solicita a la Plenaria de cada corporación que ponga en consideración y aprueben el texto conciliado que se presenta a continuación.

Cordialmente,



ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ
Senadora de la República
Conciliadora



HERNANDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara
Conciliador

iv. IV. TEXTO CONCILIADO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 084 DE 2025 SENADO – 303 DE 2024 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LOS CICLISTAS Y PEATONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como objeto adoptar medidas para la protección de los ciclistas y peatones en las vías del territorio nacional. Para tal fin, se establecen acciones de prevención, gestión y control, así como medidas punitivas orientadas a incrementar las sanciones aplicables a quienes causen siniestros viales con víctimas ciclistas o peatones.

Artículo 2. Infraestructura segura para ciclistas y peatones. Las autoridades del orden nacional, departamental, municipal y distrital propenderán por garantizar la planeación, creación, mejoramiento y mantenimiento de una infraestructura vial segura y adecuada para ciclistas y peatones, de conformidad con la reglamentación técnica vigente, Manual de Señalización Vial y Guía de Cicloinfraestructura del Ministerio de Transporte, o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

Para esto, se articularán acciones entre 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 podrán incorporar en sus planes de movilidad sostenible y segura, de seguridad vial, en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), planes básicos de ordenamiento territorial (PBOT) o esquemas de ordenamiento territorial (EOT), metas e indicadores de infraestructura peatonal y ciclista, observando la normatividad técnica vigente en materia de diseño y accesibilidad universal, 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 podrán incorporar un componente ciclocaminabilidad, en el marco de lo dispuesto en el POT, PBOT o EOT señalados en este artículo, asegurando su armonización con los documentos vigentes.

Parágrafo 2. Las entidades territoriales incluirán en el respectivo programa de ejecución del POT, PBOT o EOT, así como en los Planes de Desarrollo y en los demás instrumentos de planificación de la jurisdicción, los proyectos de construcción, adecuación o mantenimiento de infraestructura peatonal y ciclo-infraestructura, con sus metas e indicadores.

Parágrafo 3. Para todo lo previsto en este artículo el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, fijarán los criterios para que se priorice la infraestructura para ciclistas y peatones.

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 vial 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 y cuyo seguimiento lo realizará la ANSV a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Asimismo, el Ministerio de Transporte y la ANSV adoptarán lineamientos para una política de visibilidad y protección de ciclistas y peatones, que incluya criterios técnicos para mejorar su visualización por parte de otros actores viales y mitigar factores de riesgos, de conformidad con la reglamentación técnica vigente.

El Ministerio de Transporte y la ANSV brindarán asistencia técnica a las entidades territoriales y propiciarán la armonización de lo dispuesto en este artículo, conforme con las políticas públicas territoriales vigentes sobre bicicleta y peatón, respetando la autonomía territorial.

En desarrollo de lo dispuesto, se deberá involucrar a las organizaciones civiles y autoridades que tengan competencia en la materia, tanto del orden nacional, como territorial, a través de las instancias de participación existentes y conforme a la normatividad aplicable.

Artículo 4. Participación de usuarios y organizaciones de ciclistas y peatones. El Gobierno Nacional, Departamental, Municipal y Distrital fomentarán y facilitarán la participación de usuarios de la bicicleta y peatones, así como de sus organizaciones representativas (fundaciones, asociaciones y colectivos) en 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", y las campañas y políticas públicas orientadas para proteger y promover los derechos y deberes de los ciclistas y peatones en armonía con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 2030.

La participación se realizará a través de las instancias y mecanismos de participación existentes en cada nivel de gobierno y respetando la autonomía territorial. En el ámbito territorial, la participación en instrumentos de orden nacional tendrá carácter potestativo y se articulará con los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, los Planes Territoriales de Seguridad Vial y las políticas públicas locales vigentes, utilizando las instancias creadas para tal fin, cuando existan.

ARTÍCULO 5. Adiciónese dos numerales 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. Si el homicidio se presenta en siniestros viales conduciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), donde las víctimas sean ciclistas o peatones, las penas se aumentarán de conformidad con lo previsto en la segunda parte del artículo 22 de esta ley.

8. Si el homicidio se presenta en siniestros viales donde las víctimas sean ciclistas o peatones, las penas se aumentarán hasta en una tercera parte.

Artículo 6. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002, adicionando un inciso nuevo al párrafo 3, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

PARÁGRAFO 1o. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

PARÁGRAFO 2o. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.

PARÁGRAFO 3o. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.

El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la aplicación de la multa consagrada en el artículo 131 literal D6 del Código Nacional de Tránsito. Cuando, como consecuencia del incumplimiento de la distancia mínima prevista en este párrafo, se ocasionen lesiones o la muerte del ciclista, se podrá suspender la licencia de conducción del infractor hasta por un término de 10 años.

Artículo 7. Enfoque Diferencial. En la implementación de las políticas, programas y proyectos derivados de la presente ley, las autoridades nacionales, departamentales, distritales y municipales deberán incorporar un enfoque diferencial que garantice la priorización de la protección de mujeres, niños, niñas, adolescentes y adultos mayores, como actores viales especialmente vulnerables.

Las acciones adoptadas deberán asegurar la accesibilidad universal, la señalización inclusiva, la infraestructura adaptada y la participación activa de estos grupos en la formulación y seguimiento de las políticas públicas de seguridad vial.

El Ministerio de Transporte reglamentará, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley, los criterios técnicos y pedagógicos para la aplicación de este enfoque diferencial.

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

Cordialmente,



ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ
Senadora de la República
Conciliadora



HERNANDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara
Conciliador