



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)
 IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
 www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIV - N° 1057

Bogotá, D. C., martes, 15 de diciembre de 2015

EDICIÓN DE 16 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
 SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
 www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
 SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
 www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 01 DE 2015 SENADO

por la cual se reglamentan los estándares de calidad y habitabilidad en la vivienda de interés social.

Bogotá, D. C., 30 de noviembre de 2015

Doctor

LUIS FERNANDO VELASCO CHAVES

Presidente Congreso de la República

Ciudad

Respetado señor Presidente,

En cumplimiento de la designación que nos hizo la Mesa Directiva de la Comisión Séptima, nos permitimos rendir informe de ponencia para segundo debate al **Proyecto de ley número 01 de 2015 Senado**, por la cual se reglamentan los estándares de calidad y habitabilidad en la vivienda de interés social".

I. Antecedentes del proyecto

La iniciativa fue presentada al Congreso de la República el 20 de julio de 2015 por la Bancada del Partido Centro Democrático, integrada entre otros, por los Senadores María del Rosario Guerra (autora principal), Honorio Miguel Henríquez, Orlando Castañeda, Alvaro Uribe Vélez, Paloma Valencia Laserna, Alfredo Ramos Maya, Jaime Amín, y Ernesto Macías Tovar.

El 17 de noviembre de 2015, la iniciativa fue aprobada en primer debate en la Comisión Séptima de Senado con 12 votos a favor y 1 en contra.

II. Objeto

El proyecto de ley pretende proveer un marco jurídico específico a los parámetros de calidad habitacional para las viviendas de interés social y de interés prioritario. Igualmente, provee condiciones de sostenibilidad con las que debe contar todo proyecto de vivienda.

III. Justificación

Desde mediados del siglo pasado, el país ha implementado políticas para solventar el déficit cuantitativo

y cualitativo habitacional en la población más vulnerable. No en vano, a partir de 1939 empieza la experiencia institucional colombiana en materia de vivienda de interés social con la creación del Instituto de Crédito Territorial, que hasta 1991 fue la encargada de construir y otorgar crédito a la compra de vivienda para las clases menos favorecidas¹.

Con la expedición de la Constitución de 1991, se estableció no solo que todos los colombianos tendrían el derecho a una vivienda digna, sino que el Estado se encargaría de fijar las condiciones necesarias para hacer efectivo este derecho. En esta línea, la Ley 3ª de 1991 reorientó la política nacional, de acuerdo con las tendencias internacionales, hacia un esquema de subsidios basado en mecanismos de mercado. Desde entonces, la vivienda de interés social ha sido definida sobre cuánto debe costar la edificación, y en virtud de ello los diferentes gobiernos han establecido sus políticas de vivienda.

GRÁFICA 1. Déficit habitacional Colombia

Déficit habitacional en Colombia cayó 46.3% gracias a los programas de vivienda que adelanta el gobierno nacional

El déficit cuantitativo de vivienda bajó del 12.56% en 2005 al 5.54% en 2012. Se estima que 554.087 hogares requieren de una solución en vivienda.

| | Censo 2005 | | Estimación (GEIH 2012) | | Var abs | Var % |
|----------------------|------------|--------|------------------------|--------|-----------|-------|
| | | % | | % | | |
| Total hogares | 8,210,347 | 100.00 | 9,996,144 | 100.00 | 1,785,797 | 21.8 |
| Hogares con déficit | 2,216,863 | 27.00 | 1,647,093 | 16.48 | -569,770 | -25.7 |
| Déficit cuantitativo | 1,031,256 | 12.56 | 554,087 | 5.54 | -477,169 | -46.3 |
| Déficit cualitativo | 1,185,607 | 14.44 | 1,093,006 | 10.93 | -92,601 | -7.8 |

Estimaciones del déficit habitacional en Colombia realizadas por Minvivienda, Planeación Nacional y el Dane.

¹ Gutiérrez Bernal, Alberto. Colmena y la Vivienda de Interés Social. En: Alternativa de Vivienda para los más Pobres. (1ª Conferencia: 1995: Santafé de Bogotá). Santafé de Bogotá: Corporación Social de Ahorro y Vivienda COLMENA. 1995. 142 p.

Fuente: Ministerio de Vivienda (2014)

El Gobierno de Juan Manuel Santos, estableció al sector vivienda como una de las estrategias para lograr crecimiento económico y alcanzar la reducción de la pobreza y la inequidad social. Ello supuso la implementación de una política de construcción masiva de viviendas de interés social a través de la Ley 1537 de 2012 y la creación del Programa de Vivienda Gratuita (PVG).

Es importante mencionar que en el marco de dicha política de vivienda, se han entregado—con corte a noviembre de 2015—100.000 viviendas gratis en 283 proyectos, desarrollados en 205 municipios de 29 departamentos. Sin embargo, esta política ha contemplado la definición de vivienda de interés social en términos meramente económicos y no ha tenido en cuenta estándares precisos de calidad.

En un principio, se tomó como referencia la definición de la Ley 2190 de 2009, que definía la vivienda de interés social así:

Artículo 2°. - **Vivienda de Interés Social (VIS)**. Es aquella que reúne los elementos que aseguran su habitabilidad, estándares de calidad en diseño urbanístico, arquitectónico y de construcción cuyo valor máximo es de ciento treinta y cinco salarios mínimos legales mensuales vigentes (135 smlmv).

- **Vivienda de Interés Social Prioritaria (VIP)**. Es aquella vivienda de interés social cuyo valor máximo es de setenta salarios mínimos legales mensuales vigentes (70 smlmv).

En la actualidad, el Plan Nacional de Desarrollo “*Todos por un nuevo país*”, Ley 1753 de 2015, plantea:

Artículo 90. Vivienda de interés social: La unidad habitacional que cumple con los estándares de calidad en diseño urbanístico, arquitectónico y de construcción cuyo valor no exceda 135 smlmv.

Parágrafo. Vivienda de interés social prioritario: Es la vivienda de interés social, cuyo valor máximo es de setenta 70 smlmv.

Es decir, la mencionada política no estableció normas que implementaran conceptos claros de habitabilidad o calidad de la vivienda, lo cual se tradujo en una construcción masiva e indiscriminada que, si bien responde a una necesidad social inminente, no cumple con el concepto de vivienda digna al que, como se mencionó anteriormente, se refiere la Constitución. No solo piso, techo y pared sino condiciones propicias de habitabilidad.

Ejemplo de ello, son las denuncias que se han presentado por hacinamiento en las viviendas, construcciones con asbesto, dificultad de las personas con discapacidad para acceder a las viviendas asignadas, ausencia de zonas verdes y de áreas de esparcimiento, como se relaciona a continuación por medio de algunos ejemplos:

1. Proyecto METRO 136 – USME

Escasa iluminación del conjunto residencial. La zona no cuenta con centros educativos cercanos y es de difícil acceso al transporte público ya que solo existe una ruta de Transmilenio con una frecuencia de 60 minutos. El Colegio más cercano (Eduardo Umaña Mendoza), queda a 2,6 km a pie. No existen rutas de bus y los estudiantes caminan 40 minutos hasta el Colegio. Este proyecto está construido a orillas del río Tunjuelito, en una colina.

PROBLEMAS CON EL DISEÑO ARQUITECTÓNICO: Metro 136 – USME (Bogotá D.C.)



El conjunto cuenta con 15 torres que tienen entre 4 y 6 pisos y no existe acceso para personas en situación de discapacidad. La urbanización cuenta con sólo una rampa para acceso vehicular.

PROBLEMAS CON EL DISEÑO ARQUITECTÓNICO: Metro 136 – USME (Bogotá D.C.)



Ausencia de espacios de esparcimiento para niños y ancianos.

2. Altos de la Sabana (Sincelejo)

Altos de la Sabana se encuentra a las afueras de Sincelejo. No cuenta con accesos para personas con discapacidad, ni disponen de parques ni zonas verdes cerca del proyecto. Sincelejo no tiene sistema de transporte masivo, el medio más usado es el mototaxi con un costo de \$1.500 por trayecto. El hospital regional de Sincelejo y la clínica Santa María quedan a 50 minutos a pie.

PROBLEMAS CON EL DISEÑO ARQUITECTÓNICO: Altos de la Sabana (Sincelejo)



Hay hacinamiento:

PROBLEMAS CON EL DISEÑO ARQUITECTÓNICO: Altos de la Sabana (Sincelejo)



A pesar de que debe existir un acceso a patio con ventilación directa, en la urbanización no se encontró ningún espacio con dichas características.

3. Dios y Pueblo (Corozal, Sucre)

Este proyecto además de no contar con zonas de esparcimiento ni colegios ni hospitales cerca, está construido con materiales que no son recomendables para la salud.

| PROBLEMAS CON EL DISEÑO ARQUITECTÓNICO: Dios y Pueblo (Corozal, Sucre) | |
|---|---|
| Las viviendas construidas cuentan con las siguientes características arquitectónicas y estructurales: | |
| Viviendas | 407 unidades |
| Pisos | Uno (1) |
| Muros | Sistema constructivo avanzado Durapanel – pañetados |
| Cubierta | Asbesto cemento y soporte en madera |
| Estructura de cimentación | Vigas de cimentación en concreto reforzado y placa monolítica con malla electrosoldada. |



Los techos construidos con ASBESTO: material que fue restringido en Colombia (Ley 436 de 1998). El manejo de este material puede producir asbestosis, mesotelioma, cáncer de pulmón, fibrosis y placas pleurales.

En el país no existe una política que defina los parámetros mínimos que deben cumplir los constructores. En la actualidad, existen unas guías técnicas sobre la construcción de viviendas, que se incorporan de acuerdo con cada proyecto. Estas no son vinculantes y en la mayoría de los casos, no son respetadas por los constructores.

La presente iniciativa legislativa pretende que las políticas de vivienda de interés social cuenten con unos parámetros vinculantes, acordes con los estándares internacionales de calidad y que abarquen una visión nacional con la que se garantice que la infraestructura desplegada no es un fin en sí mismo, sino una herramienta para mejorar las condiciones de bienestar familiar, socioeconómico y comunitario de sus beneficiarios.

La aplicación de la presente ley supone reconocer que las familias y las comunidades son el eje fundamental de la política de vivienda y por medio de ella (y no meras guías o anexos técnicos de opcional cumplimiento) establecer como obligatorio que todas las construcciones de vivienda de interés social, tengan las siguientes características:

- Estudios y diseños, como los arquitectónicos, estructurales, hidráulicos, sanitarios, eléctricos, sísmicos y de telecomunicaciones.
- Ubicación segura.
- Área privada construida mínima de 55 metros cuadrados.
- Materiales que no afecten el medio ambiente.
- Acceso a los servicios públicos de agua potable y alcantarillado, luz y gas natural en estándares de calidad de acuerdo a la normatividad vigente.
- Calidad de agua para ser bebida y usada para la higiene personal y la limpieza del hogar debe ser soportada por valores del índice de riesgo de calidad del agua para consumo humano (IRCA) asociados con la categoría “ausencia de riesgo para la salud humana”.
- Zonas comunes adecuadas para el desarrollo de eventos de recreación, y cultura. Las áreas de estos espacios deben ser proporcionales al número de viviendas construidas.
- Garantizar accesibilidad y movilidad de las personas con discapacidad en todas las áreas de acceso y comunes, de conformidad con la normatividad vigente.

IV. Discusión en Comisión

El día martes 17 de noviembre del año 2015 en la Comisión Séptima del Senado de la República, se inició el primer debate sobre el **Proyecto de ley número 01 de 2015, por la cual se reglamentan los estándares de calidad y habitabilidad en la vivienda de interés social**. La comisión de ponentes estuvo conformada por los Senadores: Honorio Henríquez, Yamina Pestana, Luis Évelis Andrade, Carlos E. Soto y Sofía Gaviria presentaron ponencia positiva. Y el senador ponente Jesús Alberto Castilla, presentó ponencia negativa.

Durante la discusión del PL, en primera instancia el Senador Álvaro Uribe Vélez propuso que se exigiera, en todos los proyectos de urbanización, la implementación del sistema de aguas residuales. Sugirió además mirar el ejemplo de Salgar, Antioquia; en donde se está haciendo una aldea campesina, como modelo social por tamaño, calidad, espacios públicos recreacionales, educativos; y la combinación de vivienda y fami-empresa; modelo que, según el senador, ayudaría a resolver el problema de calidad de vida.

El Senador Jorge Iván Ospina propuso la incorporación de las reglas de sismorresistencia para la construcción de cualquier vivienda. Solicitó que estas reglas tuvieran fuerza de ley para viviendas de interés social, y propuso que para los nuevos proyectos de construcción de vivienda de interés social se contara con el acompañamiento de entidades del Estado, y se concertara el tamaño de la vivienda con el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio.

El senador Carlos Enrique Soto, propuso garantizar la educación para los menores que conforman las familias de estos proyectos de vivienda, argumentando que todos los servicios son importantes, pero que la educación para los menores es primordial. Sobre el equipamiento de los proyectos de vivienda propuso la inclusión de unidades deportivas, parques recreativos, sedes sociales funcionales y hogares de desarrollo infantil para los niños.

Todas las iniciativas han sido tomadas en cuenta para la ponencia de segundo debate en Plenaria del Senado de la República y se relacionan a continuación:

V. Pliego de modificaciones

Se sugiere modificar algunos artículos del proyecto de ley, y en tal sentido, a continuación se presenta un cuadro comparativo entre el proyecto de ley aprobado en primer debate y el texto propuesto para segundo debate al **Proyecto de ley número 01 de 2015 Senado, por la cual se reglamentan los estándares de calidad y habitabilidad en la vivienda de interés social**:

PLIEGO DE MODIFICACIONES

| PROYECTO DE LEY NÚMERO 01 DE 2015 SENADO TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE | PROYECTO DE LEY NÚMERO 01 DE 2015 SENADO TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE |
|---|---|
| <i>Por la cual se reglamentan los estándares de calidad y habitabilidad en la vivienda de interés social</i> | <i>Por la cual se reglamentan los estándares de calidad y habitabilidad en la vivienda de interés social</i> |
| Artículo 1°. <i>Objeto.</i> El objeto de la presente ley consiste en establecer parámetros de calidad habitacional para las viviendas de interés social y de interés prioritario. | Artículo 1°. <i>Objeto.</i> El objeto de la presente ley consiste en establecer parámetros de calidad habitacional para las viviendas de interés social y de interés prioritario. |

| <p>PROYECTO DE LEY NÚMERO 01 DE 2015 SENADO TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE</p> | <p>PROYECTO DE LEY NÚMERO 01 DE 2015 SENADO TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE</p> | <p>PROYECTO DE LEY NÚMERO 01 DE 2015 SENADO TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE</p> | <p>PROYECTO DE LEY NÚMERO 01 DE 2015 SENADO TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE</p> |
|---|---|--|--|
| <p><i>Por la cual se reglamentan los estándares de calidad y habitabilidad en la vivienda de interés social</i></p> | <p><i>Por la cual se reglamentan los estándares de calidad y habitabilidad en la vivienda de interés social</i></p> | <p><i>Por la cual se reglamentan los estándares de calidad y habitabilidad en la vivienda de interés social</i></p> | <p><i>Por la cual se reglamentan los estándares de calidad y habitabilidad en la vivienda de interés social</i></p> |
| <p>Artículo 2°. <i>Definiciones.</i> Para interpretar y aplicar esta Ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vivienda de interés social: La unidad habitacional que cumple con los estándares de calidad en diseño urbanístico, arquitectónico y de construcción cuyo valor no exceda 135 smlv, de conformidad con el artículo 90 de la Ley 1753 o las demás normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan. • Vivienda de interés social prioritario: Es la vivienda de interés social, cuyo valor máximo es de setenta 70 smmlv, de conformidad con el párrafo 1° del artículo 90 de la Ley 1753 de 2015, o las demás normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan. | <p>Artículo 2°. <i>Definiciones.</i> Para interpretar y aplicar esta Ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vivienda de interés social: La unidad habitacional que cumple con los estándares de calidad en diseño urbanístico, arquitectónico y de construcción cuyo valor no exceda 135 smlv, de conformidad con el artículo 90 de la Ley 1753 o las demás normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan. • Vivienda de interés social prioritario: Es la vivienda de interés social, cuyo valor máximo es de setenta 70 smmlv, de conformidad con el párrafo 1° del artículo 90 de la Ley 1753 de 2015, o las demás normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan. | <p>La calidad de agua para ser bebida y usada para la higiene personal y la limpieza del hogar debe ser soportada por valores del índice de riesgo de calidad del agua para consumo humano (IRCA) asociados con la categoría “ausencia de riesgo para la salud humana”.</p> <p>6. Contar con zonas comunes adecuadas para el desarrollo de eventos de recreación, y cultura. Las áreas de estos espacios deben ser proporcionales al número de viviendas construidas.</p> <p>7. Garantizar accesibilidad y la movilidad de las personas con discapacidad en todas las áreas de acceso y comunes, de conformidad con la normatividad vigente.</p> <p>Parágrafo 1°. Cada unidad habitacional deberá garantizar las condiciones sanitarias mínimas y el acceso a luz natural o artificial, para cada uno de los espacios de la unidad de vivienda, de conformidad con la normatividad vigente.</p> <p>Parágrafo 2°. Se garantizará la preservación cultural y arquitectónica de cada región del país, tanto el diseño como la calidad de los materiales de las viviendas.</p> <p>Tendrá especial protección el paisaje Cultural Cafetero de Colombia (PCCC), como patrimonio mundial declarado por la UNESCO.</p> | <p>La calidad de agua para ser bebida y usada para la higiene personal y la limpieza del hogar debe ser soportada por valores del índice de riesgo de calidad del agua para consumo humano (IRCA) asociados con la categoría “ausencia de riesgo para la salud humana”.</p> <p>6. Contar con zonas comunes adecuadas para el desarrollo de eventos de recreación, y cultura. Las áreas de estos espacios deben ser proporcionales al número de viviendas construidas.</p> <p>7. Garantizar accesibilidad y la movilidad de las personas con discapacidad en todas las áreas de acceso y comunes, de conformidad con la normatividad vigente.</p> <p>Parágrafo 1°. Cada unidad habitacional deberá garantizar las condiciones sanitarias mínimas y el acceso a luz natural o artificial, para cada uno de los espacios de la unidad de vivienda, de conformidad con la normatividad vigente.</p> <p>Parágrafo 2°. Se garantizará la preservación cultural y arquitectónica de cada región del país, tanto el diseño como la calidad de los materiales de las viviendas.</p> <p>Tendrá especial protección el paisaje Cultural Cafetero de Colombia (PCCC), como patrimonio mundial declarado por la UNESCO.</p> |
| <p>Artículo 3°. <i>Condiciones de calidad habitacional.</i> Toda vivienda de interés social y de interés social prioritario deberá contar con los siguientes requisitos de calidad:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contar con todos los estudios y diseños, como los arquitectónicos, estructurales, hidráulicos, sanitarios, eléctricos y de telecomunicaciones, conforme a la normatividad vigente en la materia. 2. Contar con una ubicación segura, por lo cual las entidades deberán abstenerse de construir viviendas de interés social y de interés social prioritario en zonas que presenten o puedan presentar amenazas, riesgos naturales, o condiciones de insalubridad, de conformidad con la Ley 388 de 1997 o las demás normas que la reglamenten, la modifiquen, adicionen o sustituyan. 3. Disponer de un área privada construida mínima de 55 metros cuadrados. No obstante, el área privada construida mínima por solución de vivienda no podrá ser inferior a lo dispuesto en el Plan de Ordenamiento Territorial del respectivo municipio. 4. Ser construida con materiales que no afecten el medio ambiente o se encuentren prohibidos por la normatividad vigente, y dentro de los parámetros de calidad determinados por el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio. . 5. Garantizar el acceso a los servicios públicos de agua potable y alcantarillado, luz y gas natural en estándares de calidad de acuerdo a la normatividad vigente. | <p>Artículo 3°. <i>Condiciones de calidad habitacional.</i> Toda vivienda de interés social y de interés social prioritario deberá contar con los siguientes requisitos de calidad:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contar con todos los estudios y diseños, como los arquitectónicos, estructurales, hidráulicos, sanitarios, eléctricos, de sismorresistencia y de telecomunicaciones, conforme con la normatividad vigente en la materia. 2. Contar con una ubicación segura, por lo cual las entidades deberán abstenerse de construir viviendas de interés social y de interés social prioritario en zonas que presenten o puedan presentar amenazas, riesgos naturales, o condiciones de insalubridad, de conformidad con la Ley 388 de 1997 o las demás normas que la reglamenten, la modifiquen, adicionen o sustituyan. 3. Disponer de un área privada construida mínima de 55 metros cuadrados. No obstante, el área privada construida mínima por solución de vivienda no podrá ser inferior a lo dispuesto en el Plan de Ordenamiento Territorial del respectivo municipio. 4. Ser construida con materiales que no afecten el medio ambiente o se encuentren prohibidos por la normatividad vigente, y dentro de los parámetros de calidad determinados por el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio. . 5. Garantizar el acceso a los servicios públicos de agua potable y alcantarillado, luz y gas natural en estándares de calidad de acuerdo con la normatividad vigente. | <p>Artículo 4°. <i>Condiciones de Sostenibilidad.</i> Todo proyecto multifamiliar de vivienda de interés social y de interés social prioritario deberá contar con los siguientes requisitos de sostenibilidad:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Localización:</i> El proyecto habitacional debe encontrarse a menos de 400 metros de una vía principal que le permita el acceso al servicio de transporte público. 2. <i>Uso eficiente de los recursos naturales:</i> El proyecto habitacional debe garantizar el uso eficiente y sostenible de los recursos naturales en las áreas comunes y en cada unidad habitacional. 3. <i>Contaminación:</i> Deben establecerse centros de recolección de basuras que clasifiquen los residuos en: orgánicos, reciclables y no-reciclables y desechos tecnológicos. <p>Parágrafo 1°. El Gobierno nacional priorizará aquellos proyectos de vivienda que utilicen energía alternativa para el uso de las viviendas con el fin de reducir los costos del servicio y promover la generación de energías como la solar.</p> | <p>Artículo 4°. <i>Condiciones de Sostenibilidad.</i> Todo proyecto multifamiliar de vivienda de interés social y de interés social prioritario deberá contar con los siguientes requisitos de sostenibilidad:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Localización:</i> El proyecto habitacional debe encontrarse a menos de 400 metros de una vía principal que le permita el acceso al servicio de transporte público. 2. <i>Uso eficiente de los recursos naturales:</i> El proyecto habitacional debe garantizar el uso eficiente y sostenible de los recursos naturales en las áreas comunes y en cada unidad habitacional. 3. <i>Contaminación:</i> Deben establecerse centros de recolección de basuras que clasifiquen los residuos en: orgánicos, reciclables y no-reciclables y desechos tecnológicos. <p>Parágrafo 1°. El Gobierno nacional priorizará aquellos proyectos de vivienda que utilicen energía alternativa para el uso de las viviendas con el fin de reducir los costos del servicio y promover la generación de energías como la solar.</p> |

| | | | |
|--|---|---|---|
| <p>PROYECTO DE LEY NÚMERO 01 DE 2015 SENADO TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE</p> | <p>PROYECTO DE LEY NÚMERO 01 DE 2015 SENADO TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE</p> | <p>PROYECTO DE LEY NÚMERO 01 DE 2015 SENADO TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE</p> | <p>PROYECTO DE LEY NÚMERO 01 DE 2015 SENADO TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE</p> |
| <p><i>Por la cual se reglamentan los estándares de calidad y habitabilidad en la vivienda de interés social</i></p> | <p><i>Por la cual se reglamentan los estándares de calidad y habitabilidad en la vivienda de interés social</i></p> | <p><i>Por la cual se reglamentan los estándares de calidad y habitabilidad en la vivienda de interés social</i></p> | <p><i>Por la cual se reglamentan los estándares de calidad y habitabilidad en la vivienda de interés social</i></p> |
| | <p>Parágrafo 2°. Vertimiento y saneamiento: El prestador del servicio de alcantarillado, deberá dar cumplimiento a la norma de vertimiento vigente y contar con el respectivo permiso de vertimiento o con el Plan de Saneamiento y Manejo de Vertimientos – PSMV reglamentado por la Resolución 1433 de 2004 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya. En los proyectos de vivienda localizados fuera del área de cobertura del sistema de alcantarillado público, deberá dotarse de sistemas de recolección y tratamiento de residuos líquidos y deberá contar con el respectivo permiso de vertimiento.</p> | | <p>Los espacios físicos deben garantizar seguridad, salubridad y dotación de infraestructura pertinente para facilitar el acceso y goce por parte de los niños y las familias.</p> |
| <p>Artículo 5°. <i>Áreas comunes y zonas verdes.</i> Los proyectos habitacionales de que trata la presente ley deberán garantizar zonas comunes deportivas, de recreación, así como zonas verdes con adecuada iluminación de conformidad con la normatividad vigente. Como mínimo el proyecto habitacional deberá contar con un salón social que permita la organización de actividades que integren la comunidad.</p> | <p>Artículo 5°. <i>Áreas comunes y zonas verdes.</i> Los proyectos habitacionales de que trata la presente ley deberán garantizar zonas comunes deportivas, de recreación, así como zonas verdes con adecuada iluminación de conformidad con la normatividad vigente. Como mínimo el proyecto habitacional deberá contar con un salón social que permita la organización de actividades que integren a la comunidad, el cual debe contar con la conexión a la red de servicios públicos y dotado de al menos una unidad sanitaria.</p> | | <p>Artículo 8°. Leyes de Sismorresistencia. los proyectos de vivienda de interés social deberán contar con la “Comisión Asesora Permanente para el Régimen de Construcciones Sismorresistentes” de acuerdo con la normatividad vigente de Sismorresistencia. Esta comisión emitirá un concepto técnico sobre los materiales, métodos y área donde se construirá el proyecto.</p> |
| <p>Artículo 6°. <i>Competencias y facultades.</i> El Gobierno nacional dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley reglamentará el adecuado cumplimiento de los estándares técnicos, arquitectónicos, financieros derivados de los requisitos mínimos planteados en el anterior articulado y determinará las sanciones derivadas de su incumplimiento.</p> | <p>Artículo Nuevo Artículo 6°. Centros Educativos: Todo proyecto de vivienda de interés social debe contar, si no existiera uno a menos de 200m, con un centro educativo el cual debe ser anticipadamente viabilizado de acuerdo con la concentración demográfica de estudiantes nuevos en el área del proyecto. Los centros educativos deben contar con la construcción de aulas de clase, bibliotecas, áreas y espacios de circulación, laboratorios, aulas múltiples, dirección administrativa y académica, restaurante escolar, cafetería, cocina, enfermería y servicios sanitarios. En estos proyectos se debe tener prevista la construcción como mínimo de una unidad sanitaria por cada seis aulas.</p> | <p>Artículo 9°. <i>Competencias y facultades.</i> El Gobierno nacional dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley reglamentará el adecuado cumplimiento de los estándares técnicos, arquitectónicos, financieros derivados de los requisitos mínimos planteados en el anterior articulado y determinará las sanciones derivadas de su incumplimiento.</p> | <p>Artículo 10. <i>Vigencia y derogatorias.</i> La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> |
| | <p>Artículo Nuevo Artículo 7°. Centros de desarrollo infantil: Todo proyecto de vivienda de interés social debe contar con un centro de desarrollo de la primera infancia, si no existiera uno a menos de 200 m, el cual debe contar con el acompañamiento y apoyo del ICBF acorde con la política “de cero a siempre”.</p> | <p>Artículo 7°. <i>Vigencia y derogatorias.</i> La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> | <p>Artículo 10. <i>Vigencia y derogatorias.</i> La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> |

VI. Proposición

Por las razones antes expuestas, solicitamos a la Mesa Directiva de la Honorable Plenaria del Senado de la República, dar segundo debate al **Proyecto de ley número 01 de 2015 Senado**, por la cual se reglamentan los estándares de calidad y habitabilidad en la vivienda de interés social, acogiendo las modificaciones propuestas de acuerdo con las consideraciones anteriormente señaladas.

Atentamente,

HONORIO MIGUEL HENRIQUEZ
Senador de la República
Coordinador

CARLOS ENRIQUE SOTO JARAMILLO
Senador de la República
Ponente

SOFÍA GAVIRIA CORREA
Senadora de la República
Ponente

LUIS EVELIS ANDRADE CASAMA
Senador de la República
Ponente

YAMINA DEL CARMEN PESTANA ROJAS
Senadora de la República
Ponente

JESÚS ALBERTO CASTILLA SALAZAR
Senador de la República
Ponente

COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE DEL HONORABLE
SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., a los nueve (9) días del mes de diciembre del año dos mil quince (2015) -

En la presente fecha se autoriza la **publicación en Gaceta del Congreso de la República**, el siguiente informe de ponencia para primer debate.

Lo anterior, en cumplimiento de lo ordenado en el inciso 5° del artículo 2° de la Ley 1431 de 2011.



* * *

**INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO
DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO
46 DE 2015 SENADO**

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.

Bogotá, D. C., 10 de diciembre de 2015

Doctor

JORGE ELIÉCER LAVERDE

Secretario Comisión Sexta Constitucional

Honorable Senado de la República de Colombia

Ciudad

Referencia: Informe de ponencia para segundo debate del **Proyecto de ley número 46 de 2015 Senado**, 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.

Reciba un cordial y respetuoso saludo:

En cumplimiento del encargo que nos hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Sexta, presento, como coordinador ponente, ponencia para segundo debate del proyecto de ley de la referencia, por medio de la cual se pretende incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; de conformidad con lo dispuesto por la Constitución Política y la Ley 5ª de 1992, someto a consideración de los honorables Congresistas el informe adjunto.

Cordialmente,

JORGE PRIETO RIVEROS
Coordinador Ponente

Bogotá, D. C., 10 de diciembre de 2015

Doctor

LUIS FERNANDO VELASCO

Presidente

Honorable Senado de la República de Colombia

Ciudad

Referencia: Informe de ponencia para segundo debate del **Proyecto de ley número 46 de 2015 Senado**,

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.

Reciba un cordial y respetuoso saludo:

En cumplimiento del encargo que nos hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Sexta, presentamos ponencia para segundo debate del proyecto de ley de la referencia, por medio de la cual se pretende incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; de conformidad con lo dispuesto por la Constitución Política y la Ley 5ª de 1992, someto a consideración de los honorables Congresistas el informe adjunto.

Cordialmente,

JORGE PRIETO RIVEROS
Coordinador Ponente

LAUREANO AUGUSTO DIAZ ACUÑA
Senador Ponente

ANDRÉS FELIPE GARCÍA ZUCCARDI
Senador Ponente

GUILLERMO SANTOS MARÍN
Senador Ponente

SUSANA CORREA BORRERO
Senadora Ponente

ROSMERY MARTÍNEZ ROSALES
Senadora Ponente

SENE NINO AVENDAÑO
Senador Ponente

MAURICIO AGUILAR HURTADO
Senador Ponente

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Bogotá: Carrera 7 No. 8 - 6 B. Edificio Nuevo del Congreso. Oficina 634B - 635B
Teléfono: 3823324
prieto@congresoprieto.com www.jorgeprieto.com

En cumplimiento de la honrosa designación que me hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, me permito rendir ponencia para segundo debate del **Proyecto de ley número 46 de 2015 Senado**, por medio de la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito.

I. TRÁMITE

El presente proyecto de ley fue presentado por la Senadora Claudia López, la Representante a la Cámara Angélica Lozano y el Senador Andrés García Zuccardi, el día 11 de agosto del año en curso, ante la Secretaría del Senado, bajo el número 46 de 2015, publicado en la **Gaceta del Congreso** número 589 del 2015 y repartido para su trámite correspondiente a la Comisión Sexta.

Por designación de la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, fui designado como ponente para rendir informe de ponencia para primer debate, el cual fue radicado el día 13 octubre de 2015.

Se nombró una subcomisión para el estudio de las proposiciones presentadas al proyecto de ley. El Informe de la Subcomisión se presentó como proposición única el día 18 de noviembre. El proyecto de ley fue aprobado en primer debate en Sesión del día 18 de noviembre del presente año.

II. CONTENIDO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta en el territorio nacional y avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor.

a) Contenido del articulado propuesto:

Consta de 19 artículos y trata los siguientes temas:

| Artículo | Descripción |
|----------|--|
| 1° | Describe el objeto de la ley |
| 2° | Establece Beneficiarios de esta ley |
| 3° | Establece Beneficio por uso intermodal del transporte público. |
| 4° | Establece el Uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SISTR. |
| 5° | Establece Incentivo de uso para funcionarios públicos |
| 6° | Dispone la habilitación de Parquederos para bicicletas en edificios públicos. |
| 7° | Establece gestión de Información de modos no motorizados de transporte en entidades territoriales. |
| 8° | Modifica el artículo 58 del Código Nacional de Tránsito respecto a las prohibiciones a los peatones. |
| 9° | Modifica el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito respecto a las Normas generales para bicicletas, motocicletas, motociclos y mototriciclos. |
| 10 | Modifica el artículo 95 del Código Nacional de Tránsito respecto a las Normas específicas para bicicletas y triciclos. |
| 11 | Establece beneficios para estudiantes biciusuarios. |
| 12 | Establece Incentivos a la industria nacional. |
| 13 | Reinserción de bicicletas. |
| 14 | Modifica el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito |
| 15 | Modifica el artículo 76 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito. |
| 16 | Modifica artículo 60 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito. |
| 17 | Modifíquese el artículo 1° de la Ley 1503 de 2011. |
| 18 | Semana Nacional de la Movilidad. |
| 19 | Vigencia y derogatoria. |

b) Enfoques de la promoción

Este proyecto de ley incluye cuatro enfoques a la promoción:

- i) Integración de la bicicleta y peatones con los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) y Sistemas Integrados de Transporte Regional (SISTR);
- ii) Descuentos por el uso intermodal del transporte público;
- iii) Descanso remunerado para empleados públicos que vayan a trabajar en bicicleta; y
- iv) Biciparqueaderos seguros y adecuados al flujo de demanda en los sistemas masivos de transporte y en entidades públicas del orden nacional.

III. ANTECEDENTES NORMATIVOS

No existe en Colombia ninguna ley que incentive el uso de la bicicleta y su articulación a los sistemas de transporte. En la actualidad existe un gran grupo de población en todas las ciudades que están utilizando la bicicleta y requieren un soporte legal de este cambio cultural de la movilidad que está surgiendo desde la ciudadanía.

a) Constitución Política de Colombia

El artículo 334 de la Constitución Política de Colombia. *La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la*

ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.

b) Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 Ley 1753 de 2015

Artículo 204. Estímulos para el uso de la bicicleta y los tricimóviles no motorizados. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, realizará acciones tendientes a promover el uso de modos no motorizados y tecnologías limpias, tales como bicicleta, tricimóviles y transporte peatonal en todo el territorio nacional.

Parágrafo 1°. En un plazo no mayor a dos (2) años el Ministerio de Transporte reglamentará la prestación del servicio de transporte público en tricimóviles no motorizados y la posibilidad de alimentación de los mismos a los SITM, SETP, SITP y SISTR de acuerdo con las necesidades propias de cada sistema.

Parágrafo 2°. En un plazo no mayor a dos (2) años el Ministerio de Transporte diseñará una metodología para incluir en los futuros proyectos de interconexión vial las condiciones en las que debe incluirse infraestructura segregada (ciclorrutas o carril-bici) en zonas de alto flujo de ciclistas en entornos intermunicipales, ingresos a grandes ciudades, contornos o variantes urbanas, zonas de alta velocidad o de alto volumen de tráfico.

c) Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito

Artículo 45. Ubicación. Los vehículos automotores llevarán dos (2) placas iguales: una en el extremo delantero y otra en el extremo trasero.

Los remolques, semirremolques y similares de transporte de carga tendrán una placa conforme a las características que determine el Ministerio de Transporte. Las motocicletas, motociclos, mototriciclos y bicicletas llevarán una sola placa reflectiva en el extremo trasero con base en las mismas características y seriado de las placas de los demás vehículos.

Artículo 57. Circulación peatonal. El tránsito de peatones 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.

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

- Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en esta en patines, monopatines, patinetas o similares.
- Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.
- Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.
- Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.
- Remolcarse de vehículos en movimiento.
- Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
- Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.

- 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.

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

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

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

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

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

Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales. Los peatones que se enuncian a continuación deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de dieciséis años:

- Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios.

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

- Los invidentes, los sordomudos, salvo que su capacitación o entrenamiento o la utilización de ayudas o aparatos ortopédicos los habiliten para cruzar las vías por sí mismos.

- Los menores de seis (6) años.

- Los ancianos.

Artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

- Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

- Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

- Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

- No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.

- No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

- Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

- No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

- Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.

- Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.

- La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción.

Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.

Parágrafo. Los alcaldes municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículos por las vías nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.

d) Ley 336 de 1996: Por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte.

En el artículo 3° establece la accesibilidad como garantía a los usuarios del Sistema Nacional de Transporte.

Artículo 3°. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarles a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándoles prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.

e) Ley 105 de 1993, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

Con relación al acceso y calidad del transporte establece en el numeral 1 del artículo 3° dedicado a los principios del transporte público lo siguiente:

a) Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad;

b) Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización;

c) Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

f) 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*”.

Con relación al mejoramiento de los procedimientos y elementos para la seguridad vial del bicisuario.

IV. ÁMBITO INTERNACIONAL

a) Incentivos económicos a los usuarios

Los incentivos para el uso de la bicicleta no son una idea novedosa. El ejemplo más famoso es el de **Francia** donde se han implementado exenciones fiscales para las empresas que fomenten su uso entre sus empleados. De esta manera, los trabajadores que van al trabajo en bicicleta recibirían 0,25 euros/km/día hasta un límite de 15 km diarios. Equivale a 3,15 euros/día, 94,5 euros/mes. La iniciativa busca que en 2020 entre el 10% y el 12% de los viajes al trabajo se hagan en bicicleta, frente al 3% actual.

En **Bélgica**, las empresas y organismos públicos tienen derecho a abonar a sus empleados deducciones fiscales de hasta 0,21 euros por kilómetro recorrido en bicicleta (hasta un total de 15 km/día) en sus nóminas. Dicho incentivo se ha limitado a 3,15 euros/día (0,21 x 15 km/día). Es decir, una persona que viaje diariamente 7,5 km en cada dirección, y que trabaje 211 días al año, recibiría el incentivo máximo: 664,65 euros por año (0,21 euros x 15 km x 211 días).

En 2010, los incentivos por desplazamiento abonados en Bélgica por el uso de la bicicleta para ir al trabajo llegaron a un total de 43,4 millones de euros. Además se recorrieron un total de 206.702.516 kilómetros, y participaron un total de 270.728 beneficiarios. Basándose en esto, el incentivo medio fue de 160,3 al año por empleado participante, una quinta parte del beneficio máximo. En promedio, cada beneficiario pedaleó 763,3 kilómetros por año. Usando estos cálculos el incentivo medio fue 0,76 euros por día (160,3 euros /211 días).

En **Holanda** existe un incentivo similar que anima a las empresas a abonar dietas libres de impuesto por desplazamientos diarios al trabajo en bicicleta por un valor de hasta 0,15 euros/día. En **Gran Bretaña**, los empresarios que lo deseen, abonar dietas libres de impuesto por desplazamientos diarios al trabajo en bicicleta de hasta 0,20£ por milla recorrida al día.

b) Incentivos a la adquisición de bicicletas por parte de la ciudadanía

Dentro de las estrategias que se han explorado en Europa existen modelos donde el patrón adquiere la bicicleta y la da al empleado inmediatamente y su costo va siendo amortizado por parte del empleado en pagos durante un año, así dentro del ahorro en combustible y pasajes en ese lapso de tiempo el trabajador va pagando su bicicleta paulatinamente. Para aplicar este caso debería haber un programa de incentivos a la compra de bicicletas por parte de los empresarios que apunte al fortalecimiento de la industria nacional.

c) Fortalecer el modelo Bici al colegio a nivel nacional

Es el propósito de esta ley implementar los viajes en bicicleta como una solución a la necesidad de incrementar la movilidad escolar con el propósito de reducir la deserción en las áreas rurales, incrementar la actividad física en los niños niñas y adolescentes; si bien varias ciudades han adelantado el modelo de bici al colegio, a través de esta iniciativa se pretende abordar una solución al problema de las canastas educativas en materia de transporte escolar en municipios con bajos ingresos para tal fin, en municipios con amplias zonas

rurales y en ciudades donde los estudiantes tienen grandes distancias por cubrir.

V. CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

La bicicleta es una opción de movilidad democrática, equitativa, ecológica y saludable. En Colombia, de acuerdo a la Encuesta de Calidad de Vida de 2012 del Departamento Administrativo Nacional de Estadística, el 31,7% de los hogares posee bicicleta, esto equivale a 4,1 millones de hogares. De acuerdo con la misma encuesta 34,3% de los hogares de las cabeceras tiene bicicleta frente a 22,6% del resto del país.

En otras palabras, Colombia tiene un enorme potencial para el uso de la bicicleta como medio principal de transporte. Entre las regiones nacionales en las que está dividida la Encuesta de Calidad de Vida 2012, ninguna registra una tenencia de bicicleta inferior al 10% de los hogares. Valle del Cauca tiene la mayor proporción de hogares con bicicleta, registró 47,1%, seguida por Bogotá con el 36,3% de los hogares; por su parte en San Andrés y Providencia apenas el 11,8% de los hogares tiene bicicleta.

a) Problemática a regular

Existe una problemática creciente relacionada con un vacío legal que reglamente el uso de la bicicleta como medio de transporte en el país. A pesar de ser un medio de transporte con varias externalidades a favor del medio ambiente, la salud y la movilidad, no contamos con una disposición legal que incentive su uso por parte de la ciudadanía.

Este proyecto de ley pretende desarrollar incentivos y beneficios para fortalecer su uso a nivel nacional. Tal y como se concluyó en la audiencia sobre el uso de la bicicleta, convocado por Claudia López, Angélica Lozano y Mafe Rojas de la Alianza Verde, es hora de pensar en grande y poner a la bicicleta en el centro de la discusión sobre movilidad sostenible.

La audiencia contó con la participación del Ministerio de Transporte. Por primera vez, esta entidad rectora de la movilidad en todo el país se unió a las actividades de la Semana de la Bicicleta. Martha Caldas, directora del grupo Unidad Movilidad Sostenible de esa cartera afirmó “la meta del Gobierno nacional es aumentar el número de viajes en bicicleta y disminuir las tasas de accidentalidad y mortalidad”. Hoy el 5% de las muertes por tráfico en ciudades de Colombia son usuarios de la bici. Esa cifra alcanza el 10% en Bogotá, donde unos 700 mil viajes al día se hacen en este medio de transporte.

Johana Cardona, representante del Departamento Nacional de Planeación, enumeró las medidas impulsadas desde la entidad para cumplir con los compromisos adquiridos en el Plan Nacional de Desarrollo con respecto al uso de la bicicleta. El DNP ha venido desarrollando una cofinanciación de infraestructura para peatones y ciclistas en más de 15 ciudades del país. Asimismo, explicó el funcionamiento de los programas que permiten el uso de regalías en proyectos que apunten a fomentar la cultura de la movilidad en bicicleta.

Por su parte, la administración de la capital de la República, a través de Martha Coronado, Subsecretaría de Planeación de Políticas Sectoriales de la Secretaría de Movilidad, destacó los avances de programas como Onda Bici Segura, Al colegio en bici, Pedalea por Bogotá, Semilleros de bici y Juegos de roles. La representante de la Alcaldía afirmó que “Alrededor del 15% de los ciudadanos de Bogotá se movilizan en vehículos particulares, que usan 90% de la infraestructura vial. Por eso la bicicleta necesita una mayor infraestructura”.

También asistieron expertos como Francisco Javier Victoria, de la Maestría en Diseño Urbano de la Universidad; Darío Hidalgo: Experto en Movilidad; Miguel Ángel Ortiz: Universidad De los Andes, Mónica Villegas de Bogotá cómo Vamos y Germán Prieto de la: Universidad Jorge Tadeo Lozano, coincidieron en que el tratamiento del tema en el país ha evolucionado en los últimos años y que antes era impensable una discusión como esta en el Congreso y otros espacios institucionales. Más allá de la infraestructura destacaron aspectos como la seguridad de los ciclistas, la cultura ciudadana y ajustes al Código de tránsito para hacer más amable el uso de la bicicleta en las ciudades.

b) Compromisos con la OCDE

La OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo), es un grupo de países que emplean buenas prácticas en sus finanzas y del que Colombia aspira hacer parte desde hace un tiempo por sus características favorables para la economía del país que le permiten integración y aprendizaje con otras economías.

Un órgano adscrito a la OCDE es el Foro Internacional del Transporte, cuyo objetivo es promover políticas de transporte a nivel mundial que contribuyan al crecimiento económico, la protección del medio ambiente, la inclusión social y el bienestar. Dicho órgano emitió en el año 2014 el estudio “Cycling Health and Safety” que contiene múltiples recomendaciones, algunas de las cuales atiende el presente proyecto de ley y que de paso, permiten mejorar la movilidad de las ciudades garantizando un impulso a la economía.

VI. PLIEGO DE MODIFICACIONES

a) Se modifica el **artículo 1°** con el fin de mejorar redacción.

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes de en bicicletas, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

b) Se adiciona un párrafo al **artículo 2°**, teniendo en cuenta que al momento de leer el Informe de la Subcomisión se omitió el párrafo, por lo cual serán incluidos dentro del pliego de modificaciones con el fin de que sea aprobado en la plenaria.

El Párrafo del artículo 2°, quedará así:

Parágrafo. Seis (6) meses después de promulgada esta ley, el Ministerio de Transporte reglamentará las características necesarias para acceder a los beneficios consagrados en esta ley en los casos que se use bicicletas asistidas.

c) Se modifica el párrafo 3 del **artículo 5°**:

Parágrafo 3°. Los empleados de empresas privadas, empresas mixtas, empresas industriales y comerciales del Estado y otros establecimientos regidos por el derecho privado podrán adoptar al presente esquema de incentivos con arreglo a sus propias especificaciones empresariales.

d) Se modifica el **artículo 6°**, por motivo de redacción. El artículo quedará así:

Artículo 6° de la Ley 769 de 2002. Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos. En un plazo no mayor a dos años a partir de la expedición de la presente ley, las entidades públicas del orden nacional, territorial departamental y municipal establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda, habilitando como

mínimo el 10% de los cupos destinados para vehículos automotores que tenga la entidad; en el caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores se deberá garantizar un mínimo de 12 cupos para bicicletas.

e) Se modifica el artículo 7°:

Artículo 7°. Información de modos no motorizados de transporte: Las Secretarías de Movilidad o quien haga sus veces en los entes territoriales de más de 100.000 habitantes consolidarán, siempre y cuando existan los recursos, un sistema de información de uso y proyección de la demanda de modos no motorizados de transporte así como un sistema de registro de quejas, preguntas y solicitudes sobre el uso de los medios no motorizados de transporte.

f) Se modifica el párrafo 1 del artículo 9°: Por motivos de redacción el artículo quedará así:

Artículo 9°: (...)

Parágrafo 1°. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías locales y nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.

g) Se modifica el artículo 10 por motivos de redacción. El artículo quedará así:

Artículo 10. Planeación participativa. Las alcaldías promoverán la creación de organizaciones de ciclistas y promoverán su participación en las instancias locales de planeación ~~local~~, especialmente las que se deban configurar para el mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte.

h) Se adiciona un artículo nuevo, el cual fue omitido en la lectura del informe de la comisión accidental, por este motivo se incluye en el texto propuesto para que sea aprobado por la Plenaria.

Se reorganiza la numeración del articulado.

Artículo 14. Nuevo. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito el cual quedará:

Artículo 63 de la Ley 769 de 2002. Respeto a los derechos de los peatones y ciclistas. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones y ciclistas, dándoles prelación en la vía.

i) Se hace una modificación del artículo 14 del texto aprobado en primer debate por motivos de redacción, se sustituye la palabra “modificar” por la palabra “modifíquese” y se reorganiza la numeración, quedando de la siguiente forma:

Artículo 15. Modifíquese el artículo 76 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Artículo 76 de la Ley 769 de 2002. Lugares prohibidos para estacionar. *Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:*

1. *Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.*

2. *En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.*

3. En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.

4. En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.

5. En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.

6. En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.

7. En ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas.

8. A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.

9. En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad.

10. En curvas.

11. Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.

12. Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.

13. En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

j) Se incluye un párrafo en el artículo 15 que modifica el artículo 1° de la Ley 1503 de 2011.

Parágrafo 2°. El Gobierno nacional reglamentará la obligatoriedad, las características técnicas y los materiales de los cascos para bicicletas antes de tres (3) meses después de promulgada esta ley.

k) Se hace una modificación del artículo 16 del texto aprobado en primer debate, por motivos de redacción, se sustituye la palabra “modificar” por la palabra “modifíquese” y se reorganiza la numeración:

Artículo 17. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Artículo 60 de la Ley 769 de 2002. 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 1°. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

Parágrafo 2°. 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 3°. 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.

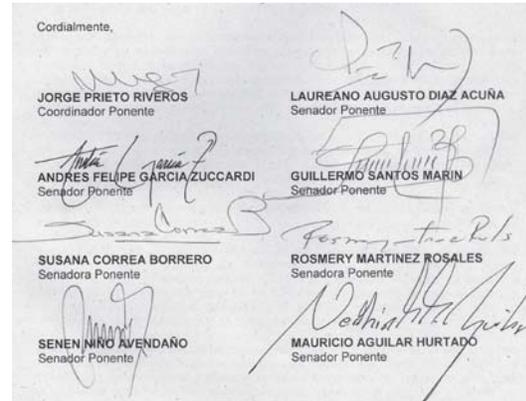
l) Se reorganiza numeración para los artículos 17 y 18 del texto aprobado en primer debate.

Artículo ~~17~~ **18:** El Ministerio de Transporte (...)

Artículo ~~18~~ **19:** Vigencia y derogatoria. (...)

PROPOSICIÓN FINAL

Por las anteriores consideraciones solicitamos a los honorables senadores de la República de Colombia, dar debate al informe de ponencia para segundo debate del **Proyecto de ley número 46 de 2015 Senado**, 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.



TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 46 DE 2014 SENADO

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.

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

Artículo 2°. Beneficiarios. Los beneficiarios de la presente ley serán peatones y ciclistas en los términos definidos por la Ley 769 de 2002.

Parágrafo. Seis (6) meses después de promulgada esta ley, el Ministerio de Transporte reglamentará las características necesarias para acceder a los beneficios consagrados en esta ley en los casos que se usen bicicletas asistidas.

Artículo 3°. Beneficio por uso intermodal del transporte público. Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.

Parágrafo 1°. Cada entidad territorial regulará y asegurará las condiciones en que los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional contabilizarán los viajes de alimentación en bicicleta.

Parágrafo 2°. Los municipios y distritos asumirán el costo de estos pasajes con cargo a sus respectivos presupuestos.

Parágrafo 3°. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos

de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas.

Artículo 4º. *Uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SITR.* Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional, establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda de bicicletas para que les permitan a los usuarios ingresar o conectar con diferentes sistemas de transporte.

Parágrafo 1º. Los SITM, SITP, SETP y SITR priorizarán el uso peatonal dentro de los sistemas y el uso de bicicletas garantizando la seguridad y comodidad de los usuarios. El Ministerio de Transportes en un plazo no mayor a un año definirá la metodología que usarán los sistemas para tal fin.

Parágrafo 2º. Los SITM, metro o sistemas de tranvía podrán definir protocolos para permitir el ascenso de bicicletas dentro de las cabinas de estos vehículos o la inclusión de compartimentos especiales para estas.

Parágrafo 3º. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas.

Artículo 5º. *Incentivo de uso para funcionarios públicos.* Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

Parágrafo 1º. Cada entidad en un plazo no mayor a un (1) año deberá establecer las condiciones en que las entidades del sector público validarán los días en que los funcionarios públicos llegan a trabajar en bicicleta y las condiciones para recibir el día libre remunerado.

Parágrafo 2º. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 8 medios días remunerados al año.

Parágrafo 3º. Los empleados de empresas privadas, empresas mixtas, empresas industriales y comerciales del Estado y otros establecimientos regidos por el derecho privado podrán adoptar el presente esquema de incentivos con arreglo a sus propias especificaciones empresariales.

Artículo 6º. *Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos.* En un plazo no mayor a dos años a partir de la expedición de la presente ley, las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda, habilitando como mínimo el 10% de los cupos destinados para vehículos automotores que tenga la entidad; en el caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores se deberá garantizar un mínimo de 12 cupos para bicicletas.

Artículo 7º. *Información de modos no motorizados de transporte.* Las Secretarías de Movilidad o quien haga sus veces en los entes territoriales de más de 100.000 habitantes consolidarán, siempre y cuando

existan los recursos, un sistema de información de uso y proyección de la demanda de modos no motorizados de transporte así como un sistema de registro de quejas, preguntas y solicitudes sobre el uso de los medios no motorizados de transporte.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte establecerá en un término inferior a tres (3) meses a partir de la promulgación de esta ley, la información mínima a consolidar dentro del Sistema de Información de modos no motorizados de transporte del que habla este artículo.

Artículo 8º. El artículo 58 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 58. *PROHIBICIONES A LOS PEATONES.* Los peatones no podrán:

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

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

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

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

Artículo 9º. *Normas específicas para bicicletas y triciclos.* El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 95. *NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS Y TRICICLOS.* Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente Código.
2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.
4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para

ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción.

5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.

Parágrafo 1°. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías locales y nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.

Parágrafo 2°. La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y, o recreativas será de 25 km/h.

Artículo 10. Planeación participativa. Las alcaldías promoverán la creación de organizaciones de ciclistas y promoverán su participación en las instancias locales de planeación, especialmente las que se deban configurar para el mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte.

Artículo 11. Beneficios para estudiantes bicusuarios. Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.

Artículo 12. Incentivos a la industria nacional. El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, antes de un año de promulgada esta ley, implementará un programa que incentive la producción y la adquisición de bicicletas en todo el territorio nacional.

Artículo 13. Reinserción de bicicletas. Las autoridades territoriales locales podrán adjudicar bicicletas que se encuentren inmovilizadas y lleven retenidas seis meses o más y que además no hayan sido reclamadas ni se encuentren en proceso de reclamación por parte de sus propietarios, a instituciones educativas del sector público y a los sistemas SITM, SITP, SETP y SITR. Para ello el Ministerio de transporte reglamentará los mecanismos para la reintegración de bicicletas a la autoridad territorial local.

Artículo 14. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Artículo 63. Respeto a los derechos de los peatones y ciclistas. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones y ciclistas, dándoles prelación en la vía.

Artículo 15. Modifíquese el artículo 76 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito el cual quedará así:

Artículo 76. Lugares prohibidos para estacionar. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

1. Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.

2. En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.

3. En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.

4. En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.

5. En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.

6. En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.

7. En ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas.

8. A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.

9. En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad.

10. En curvas.

11. Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.

12. Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.

13. En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

Artículo 16. Modifíquese el artículo 1° de la 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”, el cual quedará de la siguiente forma:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley 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, de tal manera que:

a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;

b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;

c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;

d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;

e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía.

f) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en todo el territorio nacional.

Parágrafo 1°. El Gobierno nacional incluirá dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial las medidas necesarias que permitan incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en el territorio nacional, de un modo responsable y de respeto a todos los usuarios de los medios de transporte.

Parágrafo 2°. El Gobierno nacional reglamentará la obligatoriedad, las características técnicas y los materiales de los cascos para bicisuarios antes de tres (3) meses después de promulgada esta ley.

Artículo 17. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito 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 1°. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

Parágrafo 2°. 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 3°. 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.

Artículo 18. Semana Nacional de la movilidad sostenible. El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Salud y Coldeportes promoverán en el país la celebración de exposiciones y actividades, organizarán anualmente una Semana Nacional de la Movilidad Sostenible, con ferias, exposiciones y otros actos culturales que se celebrarán en las principales ciudades y poblaciones del país. Cuando lo considere de interés nacional, colaborarán las demás entidades de índole nacional o local que se estimen necesarias para tal fin.

Artículo 19°. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

JORGE PRIETO RIVEROS
Coordinador Ponente

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA, EN SESIÓN REALIZADA EL DÍA 18 DE NOVIEMBRE DE 2015, DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 46 DE 2015 SENADO

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.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes de bicicletas, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

Artículo 2°. Beneficiarios. Los beneficiarios de la presente ley serán peatones y ciclistas en los términos definidos por la Ley 769 de 2002.

Artículo 3°. Beneficio por uso intermodal del transporte público. Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte

Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.

Parágrafo 1°. Cada entidad territorial regulará y asegurará las condiciones en que los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional contabilizarán los viajes de alimentación en bicicleta.

Parágrafo 2°. Los municipios y distritos asumirán el costo de estos pasajes con cargo a sus respectivos presupuestos.

Parágrafo 3°. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas.

Artículo 4°. Uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SITR. Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional, establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda de bicicletas para que les permitan a los usuarios ingresar o conectar con diferentes sistemas de transporte.

Parágrafo 1°. Los SITM, SITP, SETP y SITR priorizarán el uso peatonal dentro de los sistemas y el uso de bicicletas garantizando la seguridad y comodidad de los usuarios. El Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a un año definirá la metodología que usarán los sistemas para tal fin.

Parágrafo 2°. Los SITM, metro o sistemas de tranvía podrán definir protocolos para permitir el ascenso de bicicletas dentro de las cabinas de estos vehículos o la inclusión de compartimentos especiales para estas.

Parágrafo 3°. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas.

Artículo 5°. Incentivo de uso para funcionarios públicos. Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

Parágrafo 1°. Cada entidad en un plazo no mayor a un (1) año deberá establecer las condiciones en que las entidades del sector público validarán los días en que los funcionarios públicos llegan a trabajar en bicicleta y las condiciones para recibir el día libre remunerado.

Parágrafo 2°. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 8 medios días remunerados al año.

Parágrafo 3°. Los empleados de empresas privadas, empresas mixtas, empresas industriales y comerciales del Estado y otros establecimientos regidos por

el derecho privado podrán adoptar al presente esquema de incentivos con arreglo a sus propias especificaciones empresariales.

Artículo 6°. De la Ley 769 de 2002. Parquedeadores para bicicletas en edificios públicos. En un plazo no mayor a dos años a partir de la expedición de la presente ley, las entidades públicas del orden nacional, territorial y municipal establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda, habilitando como mínimo el 10% de los cupos destinados para vehículos automotores que tenga la entidad; en el caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores se deberá garantizar un mínimo de 12 cupos para bicicletas.

Artículo 7°. Información de modos motorizados de transporte. Las Secretarías de Movilidad o quien haga sus veces en los entes territoriales de más de 100.000 habitantes consolidarán, siempre y cuando existan los recursos, un sistema de información de uso y proyección de la demanda de modos no motorizados de transporte así como un sistema de registro de quejas, preguntas y solicitudes sobre el uso de los medios no motorizados de transporte.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte establecerá en un término inferior a tres (3) meses a partir de la promulgación de esta ley, la información mínima a consolidar dentro del Sistema de Información de modos no motorizados de transporte del que habla este artículo.

Artículo 8°. Prohibiciones a los peatones. El artículo 58 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

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

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

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

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

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

Artículo 9°. Normas específicas para bicicletas y triciclos. El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente Código.
2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.
4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción.
5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.

Parágrafo 1°. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículos automotor por las vías locales y nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.

Parágrafo 2°. La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y, o recreativas será de 25 km/h.

Artículo 10. Planeación participativa. Las alcaldías promoverán la creación de organizaciones de ciclistas y promoverán su participación en las instancias locales de planeación local, especialmente las que se deban configurar para el mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte.

Artículo 11. Beneficios para estudiantes bicusuarios. Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.

Artículo 12. Incentivos a la industria nacional. El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, antes de un año de promulgada esta ley, implementará un programa que incentive la producción y la adquisición de bicicletas en todo el territorio nacional.

Artículo 13. Reinserción de bicicletas. Las autoridades territoriales locales podrán adjudicar bicicletas que se encuentren inmovilizadas y lleven retenidas seis meses o más y que además no hayan sido reclamadas ni se encuentren en proceso de reclamación por parte de sus propietarios, a instituciones educativas del sector público y a los sistemas SITM, SITP, SETP y SISR. Para ello el Ministerio de transporte reglamentará los mecanismos para la reintegración de bicicletas a la autoridad territorial local.

Artículo 14. Modificar el artículo 76 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito el cual quedará así:

Artículo 76 de la Ley 769 de 2002. LUGARES PROHIBIDOS PARA ESTACIONAR. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

1. Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.
2. En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.
3. En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.
4. En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.
5. En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.
6. En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.
7. En ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas.
8. A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.
9. En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad.
10. En curvas.
11. Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.
12. Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.
13. En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

Artículo 15. Modifíquese el artículo 1° de la 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”, el cual quedará de la siguiente forma:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley 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, de tal manera que:

- a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;
- b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;
- c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;
- d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;

e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía.

f) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en todo el territorio nacional.

Parágrafo 1°. El Gobierno nacional incluirá dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial las medidas necesarias que permitan incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en el territorio nacional, de un modo responsable y de respeto a todos los usuarios de los medios de transporte.

Artículo 16. Modificar el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito el cual quedará así:

Artículo 60 de la Ley 769 de 2002. 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 1°. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

Parágrafo 2°. 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 3°. 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.

Artículo 17. El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Salud y Coldeportes promoverán en el país la celebración de exposiciones y actividades, organizarán anualmente una Semana Nacional de la Movilidad Sostenible, con ferias, exposiciones y otros actos culturales que se celebrarán en las principales ciudades y poblaciones del país. Cuando lo considere de interés nacional, colaborarán las demás entidades de índole nacional o local que se estimen necesarias para tal fin.

Artículo 18. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

CONTENIDO

Gaceta número 1057 - Martes, 15 de diciembre de 2015

SENADO DE LA REPÚBLICA
PONENCIAS

| | |
|---|---|
| Informe de ponencia para segundo debate y, pliego de modificaciones al Proyecto de ley número 01 de 2015 Senado, por la cual se reglamentan los estándares de calidad y habitabilidad en la vivienda de interés social..... | 1 |
| Informe de ponencia para segundo debate, pliego de modificaciones, texto propuesto, y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta al proyecto de ley número 046 de 2015 Senado, 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 | 6 |