



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 365

Bogotá, D. C., viernes, 21 de abril de 2023

EDICIÓN DE 10 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 215 DE 2022 SENADO, 038 DE 2021 CÁMARA

por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2022 y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., 20 de abril de 2023

Para: CARLOS ANDRÉS TRUJILLO
Presidente Comisión Sexta del Senado de la República
Senado de la República

Referencia: informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley 215 de 2022 Senado, 038 de 2021 Cámara "POR LA CUAL SE CREA LA LEY PARA LA PROTECCIÓN DEL PEATÓN, SE PROMUEVE E INCENTIVA LA CONSTRUCCIÓN DE CRUCES PEATONALES SEGUROS A NIVEL, SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2022 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

En cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta del Senado de la República, por medio del presente escrito nos permitimos presentar informe de ponencia positiva para primer debate al proyecto de ley de la referencia.

Cordialmente,

SANDRA RAMÍREZ LOBO SILVA
Senadora de la República
Partido COMUNES

1. TRAMITE DE LA INICIATIVA

El pasado 20 de julio de 2021 fue radicado en la Secretaría General de la Cámara, el Proyecto de Ley No. 038 de 2021 Cámara. La iniciativa tiene como autores a los Honorables Representantes Julián Peinado Ramírez, Carlos Adolfo Ardila Espinosa, Jezmi Lizeth Barroza Arraut, John Jairo Roldan Avendaño, Andrés David Calle Aguas, Harry Giovanni González García, Alejandro Alberto Vega Pérez, Norma Hurtado Sánchez, y César Augusto Lorduy Maldonado.

En sesión plenaria de la Cámara de Representantes llevada a cabo el 27 de septiembre de 2022, se discutió la presente iniciativa de ley, con ponencia positiva por parte del Representante a la Cámara Daniel Carvalho, en dicha discusión se avalaron 20 proposiciones y tres proposiciones quedaron como constancia en los artículos 3, 8 y 9.

2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Este proyecto de ley de conformidad con el texto radicado tiene por objeto "crear un marco legal para la protección de los derechos de los peatones, el cual propenda por una movilidad integral, fomentando la cultura del caminar y fortaleciendo la seguridad y la reducción del riesgo de estos. Así mismo, busca realizar las correspondientes modificaciones a la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre –en lo relacionado con las definiciones, prohibiciones para estos, las limitaciones a peatones especiales y los parámetros de velocidad".

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

<p>La propuesta bajo consideración encuentra justificación en los siguientes aspectos:</p> <p>3.1. INTRODUCCIÓN</p> <p>Es un deber de los Estados en el Siglo XXI el diseñar –y rediseñar– las ciudades para las personas. Lo anterior implica, entre otros elementos, una disminución del flujo de vehículos que, por lo general, ocupa espacio público y contamina; lo que dificulta el cumplimiento del objetivo principal de las ciudades, es decir, el disfrute por parte de los ciudadanos en sus actividades diarias; la convivencia ciudadana. Así mismo, esto pasa por garantizar que el ciudadano que se moviliza a pie –el peatón– pueda disfrutar del espacio público con todas las garantías para su bienestar y derechos.</p> <p>Entre otros instrumentos que reflejan este propósito, los Objetivos de Desarrollo Sostenible –en adelante ODS– para 2030 contemplan en su agenda elementos que apuntan hacia la seguridad vial y la sostenibilidad de las ciudades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El ODS 3 –Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades, cuya meta 3.6 es “(p)ara 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo” OPS. (s.f.). • El ODS 11 –Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, cuya meta 11.2 es “(p)ara 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad” OPS. (s.f.), y su meta 11.7, que para el mismo 	<p>momento busca “(...) proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad” (ONU, s.f.).</p> <p>Por lo tanto, es un principio fundamental para el Estado, el humanizar la movilidad en las ciudades, se trascienda del imaginario del uso de las vías enfocado solo para tráfico vehicular, a la reivindicación de la movilidad a pie; entendiendo este como principal y único medio de transporte natural, que requiere ser garantizado e incentivado desde un marco jurídico protector que permita a las personas de a pie, que somos todos, caminar sin temor a perder la vida o ser lesionados por un incidente vial.</p> <p>Asumir la movilidad sostenible como un valor supremo y como objetivo superlativo en la planificación de las ciudades, significa otorgarles mayor protagonismo a los modos de transporte más sostenibles, preferiblemente los no motorizados (bicicleta y peatón). Este proyecto de ley apunta a dotar a las entidades territoriales y a los ciudadanos de herramientas que permitan un tránsito hacia esa visión de ciudad.</p> <p>3.2. LA IMPORTANCIA DE LA CULTURA DEL PEATÓN</p> <p>Practicar una cultura vial para la vida significa llenar de valores nuestros desplazamientos por ciudades, campos, carreteras, calles y vías.</p> <p>Estos valores están representados en acciones como ceder el paso, respetar y acatar las señales de tránsito, ver al otro en la cotidianidad de la movilidad, cuidar las infraestructuras del sistema de transporte y, lo más importante, proteger la vida propia y la de los demás.</p>
<p>Hoy por hoy la persona más importante que se mueve por las vías es el peatón. Y paradójicamente es la menos visible. Porque en las vías tiene más peso el vehículo a motor por su fuerza, ruido, tamaño y capacidad.</p> <p>Muchas veces la infraestructura está hecha pensando en los vehículos a motor. Grandes espacios para ellos y estrechos para los peatones. Las aceras son angostas y las vías anchas se extienden entre estas para dar paso a los carros y a las motocicletas.</p> <p>En nuestras ciudades de América Latina, principalmente, pero también en la Europa desde los tiempos de la Colonia, las calles empedradas permitían el paso a los carruajes y a los caballeros sobre sus caballos. La envergadura y alzada de los caballos les hacía necesitar más espacio que los peatones para desplazarse. Su fuerza superaba la de una persona y su velocidad era mayor que la de quienes viajaban a pie.</p> <p>Por ello inicialmente, las calles eran más anchas en su conformación que las aceras, cuando las había. Y así fue por mucho tiempo hasta que llegó el vehículo a motor, requiriendo aún más espacio para sus desplazamientos.</p> <p>Este era más veloz que el caballo y respondía a los comandos del conductor, quien debía usar su motricidad fina para operarlo. Una leve presión en un pedal significaba incrementos en la velocidad insospechados que en algunas ocasiones le hacían perder el control del vehículo.</p> <p>Pero tal vez lo más importante de este proceso es que el peatón fue cada vez menos visible ante la fastuosidad, colorido, potencia y sonido de los vehículos a motor. Eran los reyes del camino. Tenían la capacidad de transportar una o</p>	<p>varias personas a la vez en menor tiempo. Las distancias se hicieron más cortas y las vías más anchas para permitir el paso de varios vehículos a la vez.</p> <p>En estos momentos ya no había nada que hacer. El reinado del carro determinó la conformación de la infraestructura vial en los Estados Unidos. Amplias carreteras, avenidas y calles. Aceras pequeñas para los peatones.</p> <p>Y ese modelo lo importamos en América Latina cuando los diseñadores urbanos e ingenieros de vías fueron a estudiar a Estados Unidos y llegaron acá nuevamente a implantar el modelo vial de ese país. Tal vez sin pensar, sin tener en cuenta que nuestros pueblos son pedestres y aún se mantienen así en su mayoría.</p> <p>Tradicionalmente vale la pena recordar a los Chaquis del Perú, que llevaban los correos a pie a lo largo del Imperio Inca. O a nuestros aborígenes del continente quienes no conocían el caballo. Sus medios de transporte eran la caminata (recordemos los caminos reales), y las balsas. En ellas recorrían los espacios lacustres y ribereños de nuestros territorios.</p> <p>Una de las balsas más famosas fue la de Eldorado, cuya representación a escala se puede apreciar actualmente en el Museo del Oro de Bogotá.</p> <p>La tradición pedestre o peatonal de nuestra tierra americana se vio invadida por el caballo español, inglés y portugués; y también por la carabela, el velero y el barco que atravesaba los mares. Así, las riberas de los ríos conocieron otros tipos de transporte fluvial diferente a las balsas en América del Sur y al Kayak en América del Norte.</p>


<p>Con todo esto, América del Sur y América Central son dos subcontinentes en los cuales aún prevalecen los viajes a pie sobre otros modos como la bicicleta o los vehículos a motor.</p> <p>En esta tradición radica la importancia del peatón, que es histórica.</p> <p>Pero también en que es el más vulnerable frente a los otros modos de transporte. Un choque entre dos peatones que van corriendo, a lo sumo, deja en ellos algunas contusiones; pero entre un vehículo a motor y un peatón puede ser fatal o dejar mal herido a quien viaja a pie. Igual sucede si quien choca con el peatón es un conductor de bicicleta a alta velocidad.</p> <p>La protección de los peatones en el sistema de movilidad es primordial. En el mundo, cada año mueren más peatones que otros usuarios de las vías.</p> <p>Por ello, las ciudades deberían contar con más espacios para los peatones, más grandes, más visibles, más protectores de su integridad. Que les permitan a ellos disfrutar más de la movilidad.</p> <p>Entre tanto esto va sucediendo, lo importante es cuidar a los peatones. Y a los ciclistas. Y a los motociclistas.</p> <p>Para ello se requiere transitar a bajas velocidades (un contrasentido cultural en estos tiempos donde la información viaja a velocidades sencillamente impresionantes y donde el tiempo es un valor tan preciado para algunos como el oro).</p> <p>También se requiere respetar las normas y señales de tránsito en su complejidad e integridad. Y tener conciencia del otro. De que compartimos</p>	<p>los espacios con personas que viajan a pie que tienen igual o tal vez más derecho a transitar por unas vías que no están diseñadas para ellas. Donde tienen que enfrentarse a velocidades que tampoco están diseñadas para protegerlas.</p> <p>Practicar la cultura vial para la vida significa llenar de valores y de sentido nuestros desplazamientos por ciudades, campos, carreteras, calles y vías. Valores representados en acciones como ceder el paso, respetar y acatar las señales de tránsito, ver al otro en la cotidianidad de la movilidad, cuidar las infraestructuras del sistema de transporte y, lo más importante, proteger la vida propia y la de los demás.</p> <p>4. JUSTIFICACIÓN NORMATIVA</p> <p>4.1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA</p> <p>En la Constitución Política de Colombia el artículo 2 consagra dentro de los fines esenciales del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. El artículo 13 de la Constitución Política establece el deber del Estado de promover las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva, razón por la cual está en la obligación de proteger especialmente a las personas que por su condición física o mental estén en una situación de debilidad manifiesta.</p>
<p>Asimismo, el artículo 47 prevé que aquellas personas que se encuentran en una situación de debilidad manifiesta merecen una atención especializada, siendo responsabilidad del Estado adelantar políticas públicas tendientes a la "prevención, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes se prestará la atención especializada que requieran". Por otra parte, el artículo 24 de la Constitución Política, consagra que todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.</p> <p>El artículo 79, consagra que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. En consecuencia, es imperativo que el Estado adopte medidas y estrategias tendientes a reducir la contaminación atmosférica generada por la emisión de material particulado y gases de efecto invernadero. Por último, el artículo 82, de la constitución consagra que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.</p> <p>4.2. LEYES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones" • Ley 1083 de 2006, "Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones" 	<ul style="list-style-type: none"> • Ley 1287 de 2009, la cual se adiciona la Ley 361 de 1997, "Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones". • Ley 1503 de 2011, "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones". • Ley 1955 de 2019 "Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022". • Ley 1811 de 2016, "Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito". <p>5. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY</p> <p>La presente iniciativa cuenta con 12 artículos entre los cuales se encuentran:</p> <p>En el artículo primero el objeto del proyecto.</p> <p>En su artículo segundo incorpora 9 principios.</p> <p>En su artículo tercero incorpora definiciones que sirven como insumo en la comprensión del proyecto.</p> <p>Del artículo cuarto al sexto y en el artículo 10 se incorporan disposiciones modificatorias a la ley 769 de 2002.</p> <p>El artículo séptimo trata de la construcción de pasos peatonales a nivel</p> <p>El artículo octavo refiere la promoción e información de la cultura del peatón</p> <p>El artículo noveno se encuentran las disposiciones fiscales proyectos</p> <p>El artículo once se propone el 17 de agosto como el día mundial del peatón</p> <p>El artículo decimo es la vigencia de la iniciativa</p>

PLIEGO DE MODIFICACIONES	
ARTICULADO APROBADO EN SEGUNDO DEBATE EN CÁMARA DE REPRESENTANTES	ARTICULADO QUE SE PRESENTA PARA PRIMER DEBATE EN SENADO DE LA REPÚBLICA
<p>Artículo 1. Objeto. la presente ley tiene por objeto crear un marco legal para la protección de los derechos de los peatones, el cual propenda por una movilidad integral, fomentando la cultura del caminar y fortaleciendo la seguridad y la reducción del riesgo de estos. Así mismo, busca realizar las correspondientes modificaciones a la ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre – en lo relacionado con las definiciones, prohibiciones para estos, las limitaciones a peatones especiales y los parámetros de velocidad.</p>	SIN MODIFICACIONES
<p>Artículo 2. Principios. Las autoridades de tránsito, definidas en el artículo 3 de la ley 769 de 2002 – modificado por el artículo 2 de la ley 1383 de 2010 -, tendrán la responsabilidad de maximizar el cumplimiento de los siguientes principios en relación con los peatones:</p>	SIN MODIFICACIONES
<p>4. Mejoramiento de la sensación y seguridad personal. Las comunidades deben acceder a un entorno urbano bien mantenido y vigilado que reduzca la inseguridad personal y temor a usar el espacio público.</p> <p>5. Desarrollo de una cultura del caminar. Fomentar activamente a todos los miembros de la comunidad el ejercer ser peatón en todos los ámbitos posibles. Se debe sensibilizar la ciudadanía sobre el rol del peatón como actor prioritario y mayormente vulnerable dentro de la pirámide de movilidad.</p> <p>6. Aumentar el apoyo de las instituciones. Las comunidades requieren que las autoridades les apoyen y salvaguarden de la capacidad y la elección de caminar. Asimismo, las instituciones deben comprometerse a un claro, conciso y exhaustivo plan de</p>	<p>acción para fomentar la cultura del caminar.</p> <p>7. Fortalecer la cultura ciudadana. Promover la transformación social a partir del ejercicio de la auto y mutua regulación en los espacios públicos que permitan la convivencia pacífica y armónica entre las personas, solucionando los problemas entre todos y cuidándonos mutuamente, protegiendo resguardando el patrimonio común mediante el respeto entre los peatones y el espacio público, cumpliendo con las normas de tránsito, cuidando los parques, plazas y vías públicas con el compromiso de hacer cumplir las obligaciones ciudadanas en el marco de la sociedad en la que vivimos.</p> <p>8. Perspectiva de género. Las comunidades deben acceder a programas de cuidado y prevención del peatón que incluyan las perspectivas de</p>

<p>género en su planeación, formulación y ejecución, de manera que estos programas respondan a las barreras culturales y ambientales que afectan la movilidad peatonal. La estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional incluirá esta perspectiva de género.</p> <p>9. Participación. Las comunidades deben participar en los procesos de planeación, formulación y ejecución de los programas de cuidado y prevención de peatón, así como de la estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional.</p>		<p>(...)</p> <p>Espacio público: hoy conjunto de inmuebles públicos y de elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.</p> <p>(...)</p> <p>Peatón: es él andante del espacio público sin distinción de edad, sexo, género o condición física que camina por sus propios medios o utiliza ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada. Incluye personas que se desplazan a pie sin ayuda o con caminador bastón silla de ruedas coche de bebé y patines y patinetas recreativas sin motor.</p> <p>(...)</p>	<p>quedará así:</p> <p>(...)</p> <p>Espacio público: hoy conjunto de inmuebles públicos y de elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.</p> <p>(...)</p> <p>Peatón: es él andante del espacio público sin distinción de edad, sexo, género o condición física que camina por sus propios medios o utiliza ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada. Incluye personas que se desplazan a pie sin ayuda o con caminador bastón silla de ruedas coche de bebé y patines y patinetas recreativas sin motor.</p> <p>(...)</p> <p>Movilidad Urbana Integral: La movilidad urbana integral busca articular y promover el uso mixto</p>
<p>Artículo 3. Definiciones. Modifíquese el artículo 2 de la ley 769 de 2002 en lo referente a la definición de "peatón" y agregando la definición de espacio público", el cual quedará así:</p>	<p>Artículo 3. Definiciones. Modifíquese el artículo 2 de la ley 769 de 2002 en lo referente a la definición de "peatón" y agregando las definiciones de "espacio público" y movilidad integral, el cual</p>		
<p><u>de diferentes modos de transporte público y no motorizados mediante un criterio multimodal, que permita a los ciudadanos acceder a sus viajes a pie, en bicicleta, transporte público, entre otros, de manera segura, accesible y confortable.</u></p>		<p>6. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.</p>	
<p>Artículo 4. Modifíquese el artículo 58 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Transitar sobre los guardavías del ferrocarril. 2. Remolcarse de vehículos en movimiento. 3. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física. 4. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea. 5. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando. 	<p>SIN MODIFICACIONES</p>	<p>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.</p>	
		<p>Parágrafo 2. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito, en los términos del artículo 133 de este código, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.</p>	
		<p>Parágrafo 3. Dentro del perímetro urbano, los peatones podrán cruzar en cualquier punto de las vías locales y deberán cruzar solo por las intersecciones a nivel y por sitios señalizados en las vías arteriales. Los cruces para peatones a nivel, elevados o subterráneos en vías arteriales urbanas no deberán tener</p>	

<p>una separación mayor de 250 metros entre sí.</p>		<p>cuenten con dispositivos o sistemas que les garanticen autonomía y protección de sus vidas e integridad física.</p>	
<p>Artículo 5. Agréguese el artículo 58 A a la ley 769 de 2002, el cual quedara así: Artículo 58 A. Derechos de los peatones. Los peatones tienen derecho a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Progresividad. Los peatones tienen derecho a que las reformas, modificaciones y mantenimiento que las autoridades realicen en espacio público prioricen progresivamente sus necesidades. 2. Inclusión. las personas con discapacidad o en condiciones de movilidad reducida tienen derecho a que se tomen medidas específicas que les permitan toda movilidad posible en el espacio público, contando con senderos peatonales adaptados para facilitar su desplazamiento y/o caminata guiada; esto acompañado de señales de tránsito que 	<p>SIN MODIFICACIONES</p>	<ol style="list-style-type: none"> 3. Uso efectivo del espacio público. los peatones tienen derecho al uso efectivo del espacio público en condiciones que garanticen su salud, seguridad, comodidad y tranquilidad. Los peatones tienen derecho a acceder a cruces peatonales a nivel que garanticen su seguridad y comodidad. 4. Prioridad. Los peatones tienen derecho a llevar la prioridad en la vía en caso de que deban negociar el paso de la vía con un vehículo motorizado y no motorizado. Así mismo, podrán cruzar por cualquier punto de vías cuyo límite de velocidad no supere los 30 km/h – incluso sin que haya un paso establecido, siempre y cuando no ponga en peligro su vida, ni la de otros actores viales. 	
<ol style="list-style-type: none"> 5. Equidad. Los peatones tienen derecho a unos tiempos semafóricos de cruce que contemplen las diferentes dinámicas de afluencia peatonal en las vías. 6. Difusión. Los peatones tienen derecho a recibir por parte de estado toda la información necesaria sobre los derechos y prohibiciones del peatón, a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar. 7. Seguridad. Los peatones tienen derecho a circular por espacios debidamente iluminados, que garanticen la visibilidad de los conductores y ciclistas y así, la seguridad de los peatones. 		<p>acompañados, al cruzar las vías por personas mayores de dieciséis años, a excepción de los menores de 6 años quienes siempre deberán contar con ese acompañamiento.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos. 2. Los niños mayores de 6 años hasta los 12 años 3. Los adultos mayores 4. Las personas con discapacidad. 	
<p>ARTICULO 6. Modifíquese el artículo 59 de la ley 769 de 2002, el cual quedara así: Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales. Los peatones que se enuncian a continuación podrán ser</p>	<p>SIN MODIFICACIONES</p>	<p>Artículo 7. ELIMINADO</p>	
		<p>Artículo 8 promoción de la construcción de pasos peatonales a nivel. El gobierno nacional, encabeza el ministerio de transporte, desarrollará en los 6 meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley una estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional. Parágrafo primero. Los pasos peatonales a nivel deberán</p>	<p>Pasa a ser el artículo 7</p>

<p>construirse bajo condiciones de sostenibilidad, equidad y accesibilidad universal, priorizando una infraestructura física apropiada para los peatones y toda persona con movilidad reducida.</p> <p>Parágrafo segundo. En los casos que se estime conveniente, previo estudio, se podrán construir pasos peatonales a desnivel en zonas urbanas sí:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la vía tiene más de 2 carriles vehiculares. 2. la distancia entre cruces peatonales a nivel o desnivel existentes es mayor a 250 metros. 3. El cruce propuesto queda a menos de 250 metros del cruce a nivel o desnivel más cercano. <p>Parágrafo tercero. Si un cruce peatonal elevado en zonas urbanas presenta condiciones de deterioro o no cuenta con condiciones adecuadas de accesibilidad para personas con movilidad reducida</p>	<p>éste se podrá reemplazar por un paso a nivel seguro. Sólo será reemplazado por una estructura a desnivel si se observan las condiciones establecidas en el parágrafo segundo de este artículo.</p> <p>artículo 9. promoción e información de la cultura el peatón. El gobierno nacional, encabeza el ministerio de transporte desarrollará una estrategia de comunicación en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, para que la ciudadanía se informe de todas las medidas implementadas por esta, y promocionar los programas de cuidado y prevención del peatón en virtud de los principios desarrollados en el artículo segundo, en articulación con las secretarías departamentales, distritales y municipales de tránsito, transporte y/o movilidad.</p> <p>Artículo Nuevo. el gobierno nacional dará cumplimiento a esta ley, en el marco de las competencias establecidas en la misma, para lo cual tendrá en cuenta la situación fiscal del país, en aplicación de los</p>
<p>lineamientos de disponibilidad presupuestal establecidos en las leyes orgánicas de presupuesto, en consonancia con las previsiones respectivas en el plan nacional de desarrollo, el marco fiscal de mediano plazo y marco de gasto de los respectivos sectores.</p> <p>Artículo Nuevo. modifica el artículo 63 a la ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>artículo 63. Respeto a los derechos de los peatones y otros usuarios de la vía. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de patinetas y medios afines dándoles prelación en la vía.</p> <p>Artículo Nuevo. Día conmemorativo del peatón. Declárese el 17 de agosto "día mundial del peatón", fecha en la cual la agencia nacional de seguridad vial desarrollará estrategias para conmemorar a los peatones víctimas de siniestros viales fomentar la cultura vial del peatón y realizar campañas de protección y sensibilización de los derechos y</p>	<p>obligaciones de los peatones en las vías.</p> <p>Artículo 10. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS</p> <p>Con base en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, según el cual "El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar". A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.</p> <p>"Artículo 1°. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así: (...) a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.</p>

<p>b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.</p> <p>c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil. Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:</p> <p><u>a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.</u></p> <p>b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.</p> <p>c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.</p> <p>d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.</p> <p>e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.</p>	<p>f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto)</p> <p>De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de la ponente, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.</p>
<p style="text-align: center;">PROPOSICIÓN</p> <p>Con base en las anteriores consideraciones, presento ponencia positiva y se solicita a la comisión sexta constitucional permanente del Senado de la República, dar primer debate al Proyecto de Ley No. 215 de 2022 Senado – 038 2021 Cámara, "Por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones".</p> <div style="text-align: center;">  <p>SANDRA RAMÍREZ LOBO SILVA Senadora de la República Partido Comunes Ponente</p> </div>	<p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN SENADO DE LA REPÚBLICA Proyecto de Ley No. 215 2022 Senado – 038 2021 Cámara, "Por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Artículo 1. Objeto. la presente ley tiene por objeto crear un marco legal para la protección de los derechos de los peatones, el cual propenda por una movilidad integral, fomentando la cultura del caminar y fortaleciendo la seguridad y la reducción del riesgo de estos.</p> <p>Así mismo, busca realizar las correspondientes modificaciones a la ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre – en lo relacionado con las definiciones, prohibiciones para estos, las limitaciones a peatones especiales y los parámetros de velocidad.</p> <p>Artículo 2. Principios. Las autoridades de tránsito, definidas en el artículo 3 de la ley 769 de 2002 – modificado por el artículo 2 de la ley 1383 de 2010 -, tendrán la responsabilidad de maximizar el cumplimiento de los siguientes principios en relación con los peatones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Incremento de la movilidad integral. las personas que viven en comunidades pueden acceder a calles, plazas, edificios y sistemas de transporte público accesible, que contribuya a la inclusión social de solidaridad y democracia. 2 Diseño y gestión de espacios y lugares para las personas. Todas las comunidades deben acceder a un entorno ajustado a sus necesidades, para poder disfrutar libremente de un entorno sano y con mejoramiento de integración de las redes peatonales. 3 Reducción del peligro y atropellos. Las comunidades deben acceder a calles que sean diseñadas para prevenir siniestros viales, que sean

<p>agradables, seguras y adecuadas para la gente que anda, especialmente niño y personas mayores o con movilidad limitada.</p> <p>4 Mejoramiento de la sensación y seguridad personal. Las comunidades deben acceder a un entorno urbano bien mantenido y vigilado que reduzca la inseguridad personal y temor a usar el espacio público.</p> <p>5 Desarrollo de una cultura del caminar. Fomentar activamente a todos los miembros de la comunidad el ejercer ser peatón en todos los ámbitos posibles. Se debe sensibilizar la ciudadanía sobre el rol del peatón como actor prioritario y mayormente vulnerable dentro de la pirámide de movilidad.</p> <p>6 Aumentar el apoyo de las instituciones. Las comunidades requieren que las autoridades les apoyen y salvaguarden de la capacidad y la elección de caminar. Asimismo, las instituciones deben comprometerse a un claro, conciso y exhaustivo plan de acción para fomentar la cultura del caminar.</p> <p>7 Fortalecer la cultura ciudadana. Promover la transformación social a partir del ejercicio de la auto y mutua regulación en los espacios públicos que permitan la convivencia pacífica y armónica entre las personas, solucionando los problemas entre todos y cuidándonos mutuamente, protegiendo resguardando el patrimonio común mediante el respeto entre los peatones y el espacio público, cumpliendo con las normas de tránsito, cuidando los parques, plazas y vías públicas con el compromiso de hacer cumplir las obligaciones ciudadanas en el marco de la sociedad en la que vivimos.</p> <p>8 Perspectiva de género. Las comunidades deben acceder a programas de cuidado y prevención del peatón que incluyan las perspectivas de género en su planeación, formulación y ejecución, de manera que estos programas respondan a las barreras culturales y ambientales que afectan la movilidad peatonal. La estrategia para promover la</p>	<p>construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional incluirá esta perspectiva de género.</p> <p>9 Participación. Las comunidades deben participar en los procesos de planeación, formulación y ejecución de los programas de cuidado y prevención de peatón, así como de la estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional.</p> <p>Artículo 3. Definiciones. Modifíquese el artículo 2 de la ley 769 de 2002 en lo referente a la definición de "peatón" y agregando las definiciones de "espacio público" y "movilidad integral", el cual quedará así:</p> <p>(...)</p> <p>Espacio público: hoy conjunto de inmuebles públicos y de elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.</p> <p>(...)</p> <p>Peatón: es él andante del espacio público sin distinción de edad, sexo, género o condición física que camina por sus propios medios o utiliza ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada. Incluye personas que se desplazan a pie sin ayuda o con caminador bastón silla de ruedas coche de bebé y patines y patinetas recreativas sin motor.</p> <p>(...)</p> <p>Movilidad Urbana Integral: La movilidad urbana integral busca articular y promover el uso mixto de diferentes modos de transporte público y no</p>
<p>motorizados mediante un criterio multimodal, que permita a los ciudadanos acceder a sus viajes a pie, en bicicleta, transporte público, entre otros, de manera segura, accesible y confortable.</p> <p>Artículo 4. Modifíquese el artículo 58 de la ley 769 de 2002, el cual quedara así:</p> <p>Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Transitar sobre los guardavías del ferrocarril. 2 Remolcarse de vehículos en movimiento. 3 Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física. 4 Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea. 5 Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando. 6 Transitar por lo túneles, puentes y viaductos de las vías férreas. <p>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.</p> <p>Parágrafo 2. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito, en los términos del artículo 133 de este código, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.</p> <p>Parágrafo 3. Dentro del perímetro urbano, los peatones podrán cruzar en cualquier punto de las vías locales y deberán cruzar solo por las intersecciones a nivel y por sitios señalizados en las vías arterias. Los cruces para peatones a</p>	<p>nivel, elevados o subterráneos en vías arterias urbanas no deberán tener una separación mayor de 250 metros entre sí.</p> <p>Artículo 5. Agréguese el artículo 58 A a la ley 769 de 2002, el cual quedara así:</p> <p>Artículo 58 A. Derechos de los peatones. Los peatones tienen derecho a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Progresividad. Los peatones tienen derecho a que las reformas, modificaciones y mantenimiento que las autoridades realicen en espacio público prioricen progresivamente sus necesidades. 2 Inclusión. las personas con discapacidad o en condiciones de movilidad reducida tienen derecho a que se tomen medidas específicas que les permitan toda movilidad posible en el espacio público, contando con senderos peatonales adaptados para facilitar su desplazamiento y/o caminata guiada; esto acompañado de señales de tránsito que cuenten con dispositivos o sistemas que les garanticen autonomía y protección de sus vidas e integridad física. 3 Uso efectivo del espacio público. los peatones tienen derecho al uso efectivo del espacio público en condiciones que garanticen su salud, seguridad, comodidad y tranquilidad. Los peatones tienen derecho a acceder a cruces peatonales a nivel que garanticen su seguridad y comodidad. 4 Prioridad. Los peatones tienen derecho a llevar la prioridad en la vía en caso de que deban negociar el paso de la vía con un vehículo motorizado y no motorizado. Así mismo, podrán cruzar por cualquier punto de vías cuyo límite de velocidad no supere los 30 km/h – incluso sin que haya un paso establecido, siempre y cuando no ponga en peligro su vida, ni la de otros actores viales.

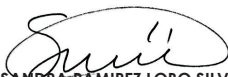
<p>5 Equidad. Los peatones tienen derecho a unos tiempos semafóricos de cruce que contemplen las diferentes dinámicas de afluencia peatonal en las vías.</p> <p>6 Difusión. Los peatones tienen derecho a recibir por parte del estado toda la información necesaria sobre los derechos y prohibiciones del peatón, a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar.</p> <p>7 Seguridad. Los peatones tienen derecho a circular por espacios debidamente iluminados, que garanticen la visibilidad de los conductores y ciclistas y así, la seguridad de los peatones.</p> <p>ARTICULO 6. Modifíquese el artículo 59 de la ley 769 de 2002, el cual quedara así:</p> <p>Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales.</p> <p>Los peatones que se enuncian a continuación podrán ser acompañados, al cruzar las vías por personas mayores de dieciséis años, a excepción de los menores de 6 años quienes siempre deberán contar con ese acompañamiento.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos. 2 Los niños mayores de 6 años hasta los 12 años 3 Los adultos mayores 4 Las personas con discapacidad. <p>Artículo 7. promoción de la construcción de pasos peatonales a nivel. El gobierno nacional, encabeza el ministerio de transporte, desarrollará en los 6 meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley una estrategia</p>	<p>para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional.</p> <p>Parágrafo 1. Los pasos peatonales a nivel deberán construirse bajo condiciones de sostenibilidad, equidad y accesibilidad universal, priorizando una infraestructura física apropiada para los peatones y toda persona con movilidad reducida.</p> <p>Parágrafo 2. En los casos que se estime conveniente, previo estudio, se podrán construir pasos peatonales a desnivel en zonas urbanas sí:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 la vía tiene más de 2 carriles vehiculares. 2 la distancia entre cruces peatonales a nivel o desnivel existentes es mayor a 250 metros. 3 El cruce propuesto queda a menos de 250 metros del cruce a nivel o desnivel más cercano. <p>Parágrafo 3. Si un cruce peatonal elevado en zonas urbanas presenta condiciones de deterioro o no cuenta con condiciones adecuadas de accesibilidad para personas con movilidad reducida éste se podrá reemplazar por un paso a nivel seguro. Sólo será reemplazado por una estructura a desnivel si se observan las condiciones establecidas en el parágrafo segundo de este artículo.</p> <p>artículo 8. promoción e información de la cultura el peatón. El gobierno nacional, encabeza el ministerio de transporte desarrollará una estrategia de comunicación en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, para que la ciudadanía se informe de todas las medidas implementadas por esta, y promocionar los programas de cuidado y prevención del peatón en virtud de los principios desarrollados en el artículo segundo, en articulación con las secretarías departamentales, distritales y municipales de tránsito, transporte y/o movilidad.</p>
--	--

Artículo 9. el gobierno nacional dará cumplimiento a esta ley, en el marco de las competencias establecidas en la misma, para lo cual tendrá en cuenta la situación fiscal del país, en aplicación de los lineamientos de disponibilidad presupuestal establecidos en las leyes orgánicas de presupuesto, en consonancia con las previsiones respectivas en el plan nacional de desarrollo, el marco fiscal de mediano plazo y marco de gasto de los respectivos sectores.

Artículo 10. modifica el artículo 63 a la ley 769 de 2002, el cual quedará así:
artículo 63. Respeto a los derechos de los peatones y otros usuarios de la vía.
 Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas y usuarios de patinetas y medios afines, dándoles prelación en la vía.

Artículo 11. Día conmemorativo del peatón. Declárese el 17 de agosto "día mundial del peatón", fecha en la cual la agencia nacional de seguridad vial desarrollará estrategias para conmemorar a los peatones víctimas de siniestros viales, fomentar la cultura vial del peatón y realizar campañas de protección y sensibilización de los derechos y obligaciones de los peatones en las vías.

Artículo 12. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.



SANDRA RAMIREZ LOBO SILVA
 Senadora de la República
 Partido Comunes
 Ponente