



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 392

Bogotá, D. C., jueves, 11 de abril de 2024

EDICIÓN DE 22 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA  
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### PONENCIAS

#### INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 050 DE 2023 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.*

Presidente

Bogotá D. C. 10 de abril de 2024

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO

Comisión Sexta de la Cámara de Representantes

Congreso de la República

Ciudad.

**Referencia: Informe de ponencia positiva para segundo debate al Proyecto de Ley número 050 de 2023 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.**

Presidente Julián David,

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

Adjuntamos la ponencia original en PDF con firmas, en PDF sin firmas y en Word sin firmas.

Cordialmente,

DANIEL CARVALHO MEJÍA  
Coordinador Ponente

LUIS CARLOS CHOCHO TOBÓN  
Ponente

SUSANA GÓMEZ CASTAÑO  
Ponente

EDUARD ALEXIS TRIANA RINCÓN  
Ponente

ALFREDO APE CUELLO BAUTE  
Ponente

PEDRO BARACUTAO GARCÍA  
Ponente

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO  
Ponente

HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ  
Ponente

HERNANDO GONZÁLEZ  
Ponente

#### INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 050 DE 2023 CÁMARA

##### 1. 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.

## 2. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El pasado 26 de julio de 2023 fue radicado en la Secretaría General de la Cámara, el Proyecto de Ley número 050 de 2023 Cámara. La iniciativa tiene como Autores a los honorables Representantes *Julián Peinado Ramírez, Daniel Carvalho Mejía, Catherine Juvinao Clavijo, Wilder Ibersson Escobar Ortiz, Wilmer Yair Castellanos Hernández, Hugo Alfonso Archila Suárez, Karen Juliana López Salazar, Juliana Aray Franco, César Cristian Gómez Castro, Germán Rogelio Rozo Anís, Aníbal Gustavo Hoyos Franco, José Jaime Uscátegui Pastrana, Duvalier Sánchez Arango y Sandra Bibiana Aristizábal Saleg.*

Por designación de la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta Constitucional de la Cámara se nombraron como Ponentes para el estudio de esta iniciativa legislativa a los honorables Representantes *Daniel Carvalho Mejía* (Coordinador), *Susana Gómez Castaño, Luis Carlos Ochoa, Julián David López Tenorio, Haiver Rincón Gutiérrez, Eduard Alexis Triana Rincón, Alfredo Ape Cuello Baute, Pedro Baracutao García Ospina y Hernando González.*

El 28 de noviembre de 2023 el proyecto de ley fue aprobado por unanimidad en la Comisión Sexta de la Cámara. Asimismo, se recibieron comentarios al articulado de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá.

Por designación de la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta Constitucional de la Cámara se nombraron como Ponentes para segundo debate a los representantes que hoy firman este documento.

## 3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

La propuesta bajo consideración encuentra justificación en los siguientes aspectos:

### 3.1. INTRODUCCIÓN

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

Entre otros instrumentos que reflejan este propósito, los Objetivos de Desarrollo Sostenible –en adelante ODS– para 2030 contemplan en su

agenda elementos que apuntan hacia la seguridad vial y la sostenibilidad de las ciudades:

- El ODS 3 – Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades, cuya meta 3.6 es “para 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 “para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad” OPS. (s.f.), y su meta 11.7, que para el mismo momento busca “(...) proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad” (ONU, s.f.).

Por lo tanto, es un principio fundamental para el Estado, el humanizar la movilidad en las ciudades, se trascienda del imaginario del uso de las vías enfocado solo para tráfico vehicular, a la reivindicación de la movilidad a pie; entendiendo este como principal y único medio de transporte natural, que requiere ser garantizado e incentivado desde un marco jurídico protector que permita a las personas de a pie, que somos todos, caminar sin temor a perder la vida o ser lesionados por un incidente vial.

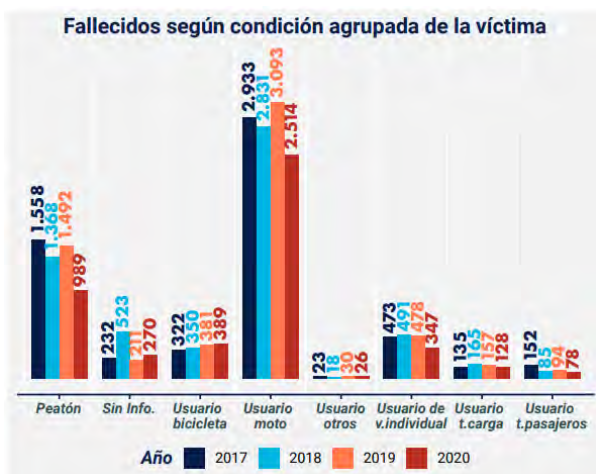
Asumir la movilidad sostenible como un valor supremo y como objetivo superlativo en la planificación de las ciudades, significa otorgarles mayor protagonismo a los modos de transporte más sostenibles, preferiblemente los no motorizados (bicicleta y peatón). Este proyecto de ley apunta a dotar a las entidades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

### 3.2. PROBLEMA POR RESOLVER

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

la transformación de una ciudad a escala humana donde prevalezca la vida en la vía. Especialmente si se tiene en cuenta que las muertes por accidentes viales son la primera causa de muerte de las personas entre 15 y 29 años.

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial reportó que para el periodo enero a noviembre de 2020 “(...) los siniestros viales en Colombia han dejado 4.741 personas fallecidas y 13.019 lesionadas (...)” (2020a). El 20,6% de los fallecidos y el 16,1% fueron peatones, ocupando el segundo lugar en accidentalidad en la vía pública, tras los motociclistas. Si bien respecto al mismo periodo en el año anterior hubo una disminución de accidentes de 17,7% Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2020b), el Observatorio señala que el análisis de estos datos se debe hacer considerando el contexto de las medidas adoptadas por la pandemia: Es decir, “(...) como consecuencia directa de la restricción a la movilidad en el país los casos de fallecidos y lesionados así como de siniestros viales disminuyeron” Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2020a). En realidad, los datos presentados en el último Boletín Estadístico de Colombia del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, se puede ver cómo las cifras de accidentalidad de peatones venían subiendo en los años previos a la pandemia, como se observa a continuación.



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

En el 2021 murieron en Colombia 7.270 personas en siniestros viales, en 2020 fueron 5.458 fallecidos y en 2019 lamentablemente la cifra ascendió a 6.633. En el 2021 se reportó que el 16,17% de las víctimas fatales y no fatales en siniestros viales fueron peatones, ocupando el segundo lugar en accidentalidad, después de los motociclistas.

En el 2022 la cifra de muertos por siniestros viales fue de 8264, de esos 1799 fueron peatones, dándose un lamentable incremento del 13% frente al 2021, en ese año los peatones fueron el segundo actor vial que más falleció (21%). En el 2023 se perdieron 1772 vidas de peatones por siniestros viales de un total de 8405.

El exceso de velocidad es la primera causa de muertes y lesiones en las vías, factor que podría ser drásticamente mitigado con una norma donde

se establezca un límite de velocidad mínimo de 50 km/h en zonas urbanas, el cual garantizará salvaguardar vidas, tal como se manifestó en el artículo 12 de Ley 2251 de 2022. Por lo tanto, hoy es necesario y obligatorio una disminución de la velocidad intraurbana para disminuir la accidentalidad y mortalidad entre todos los actores de la vía, específicamente peatones y conductores.

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

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

### 3.3. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

En el primer artículo se establece el objeto de ley que, básicamente, es crear un marco legal para la protección de los derechos de los peatones, el cual propenda por una movilidad integral, fomentando la cultura del caminar y fortaleciendo la seguridad y la reducción del riesgo de estos. Posteriormente, se introducen una serie de principios orientados a enmarcar el mandato de las autoridades de tránsito, definidas en el artículo 2° de la Ley 769 de 2002, en relación con los peatones. Estos son 6:

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

A continuación, se introducen una serie de modificaciones a la Ley 769 de 2002 –Código de Tránsito– para garantizar y materializar la visión de prevalencia del peatón en el espacio público que se propone en este proyecto de ley. El primero es la introducción en el artículo 3° de las definiciones de “peatón” y de “espacio público”, con el objetivo de enmarcar las modificaciones que se introducen luego.

Se modifica el artículo 58 del Código sobre prohibiciones a los peatones, de manera que se elimina la número 5, para darle coherencia al texto propuesto por el parágrafo 3°, según el cual “dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas peatonales autorizadas, a excepción de las calles con ausencia de señalización y/o infraestructura peatonal”. Adicionalmente, se sustituye la multa a la que se hace referencia por el deber de asistir, como sanción, a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito, en los términos del artículo 133 del Código. A continuación, se agrega un artículo 58A de derechos de los peatones, los cuales están centrados en materializar la visión de una ciudad centrada en el peatón. Estos son: progresividad, inclusividad, uso efectivo del espacio público, prioridad, equidad y difusión.

Luego se pasa a modificar el artículo 59 del Código, que se refiere a las limitaciones a peatones especiales. Se establece que el acompañamiento de una persona mayor de dieciséis años será necesario cuando el llamado peatón especial así lo considere, salvo para los menores de 6 años quienes siempre deberán tener este acompañamiento. Así mismo, se ajustan las categorías de peatones especiales, de manera que quedan los siguientes como tal: las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos, los menores de seis (6) años, los adultos mayores y las personas con discapacidad. Después vienen las modificaciones del artículo 106 sobre límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. La intención es sistematizar lo que venía anteriormente en el Código y realizar ajustes orientados a la protección del peatón del riesgo generado por las altas velocidades.

Finalmente, se establece una disposición orientada a la promoción de la construcción de pasos peatonales a nivel; partiendo de la filosofía de un espacio público que se centre en el peatón, y que promueva y garantice sus derechos. Por último, hay un mandato al Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y MinTIC, para desarrollar una estrategia de comunicación y el cumplimiento de la Estrategia de Movilidad Activa (ENMA), en articulación con las autoridades territoriales que promueva e informe sobre lo dispuesto por esta ley.

### 3.4. JUSTIFICACIÓN

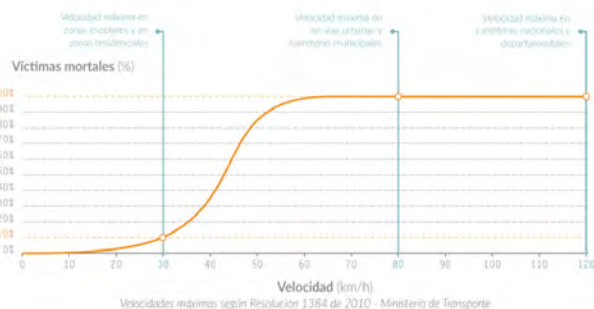
Esta regulación busca dotar al Estado en todos sus niveles de herramientas para que las ciudades sean pensadas y construidas para la gente; ciudades donde el concepto de seguridad vial confluya con los conceptos de equidad, sostenibilidad, accesibilidad universal, perspectiva de género, salud y medio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

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

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

#### 3.4.1. Evidencia

El siguiente cuadro muestra la probabilidad de mortalidad en un accidente dependiendo de la velocidad del vehículo. Como se puede observar, cuando un vehículo transita a 80 km/h la mortalidad es del 100%, incluso con una velocidad de 60km/h, la mortalidad sigue siendo del 100%. Además, según el artículo *Literature Review on Vehicle Travel Speeds and Pedestrian Injuries*, la posibilidad de que un peatón atropellado sobreviva a un impacto de 60 km/h o más, es del 10%, mientras que la posibilidad de que un peatón atropellado sobreviva a un impacto a 50km/h, es del 50%; es una de estas, las razones por las cuales se hace necesario, además de urgente hacer una reforma legal en el ordenamiento jurídico colombiano como ya se hizo en la Ley 2251 de 2051.



**Fuente:** Guía ciclo infraestructura para ciudades colombianas (Espacio & Gea 21, 2016).

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

El Instituto para la Política Pública de Transporte y Desarrollo<sup>1</sup> –ITDP (2019), por sus siglas en inglés– refiere un estudio en India en que entre

<sup>1</sup> Institute for Transportation and Development Policy.

el 85-95% de las personas ignoraban los puentes peatonales. Así mismo, refiere que “(...) en Ciudad de México, las delegaciones con más puentes peatonales tienen las mayores tasas de accidentes de tránsito que involucran peatones y ‘golpear y correr’, 27% de las cuales ocurren a no más de 300 metros de un puente peatonal” (ITDP, 2019).

Echeverry, Mera, Villota y Zárate (2005) concluyen en su estudio ‘Actitudes y comportamientos de los peatones en los sitios de alta accidentalidad en Cali’ que “el instrumento vial con más alta frecuencia de uso es el semáforo [y que el] puente peatonal constituyó el instrumento vial con menor frecuencia de uso porque sólo un poco más de la mitad (59.2%) de la población a estudio refirió hacer uso frecuente de él”, en general por pereza, por afán, o por inseguridad. Por otro lado, Mancera y Ochoa, en su estudio sobre *La seguridad vial y los puentes (anti) peatonales en México y América Latina* señalan que, “en México se ha explorado la sustitución de puentes peatonales por cruces seguros, a nivel de calle, que constan de un paso peatonal y semáforos peatonales” (2018).

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

### 3.4.2. Experiencias internacionales Unión Europea

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

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

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

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

Avenida Strøgetl, Copenhague, antes y después (Robles, 2019)



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



Calle Rua Xeneral Gutiérrez Mellado, Pontevedra, antes y después (Burgin, 2019).

### Estados Unidos

Con base al Foro de Seguridad de Peatones organizado por la Agencia Nacional de Seguridad del Transporte de Estados Unidos (NTSB por sus siglas en inglés), donde se dialogaron los “crecientes riesgos de muerte y lesiones a los que se enfrentan los peatones” (Dinh-Zarr Bella, 2016). Es una problemática que enfrenta cada persona independiente de su lugar de residencia o cómo se

moviliza. Según los expertos se espera que al 2030 por lo menos el 70% de la población mundial viva en zonas urbanas y suburbanas (Dinh-Zarr Bella, 2016).

La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que 270.000 peatones pierden la vida cada año en todo el mundo. En América Latina y el Caribe, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) estima que más de 23.500 peatones mueren anualmente a causa de siniestros de tránsito. De acuerdo con el sistema de información y análisis de fatalidades de EE. UU. (Fatality Analysis Reporting System o FARS), aproximadamente 4.800 peatones murieron y otras 65.000 personas resultaron heridas en las vías públicas de EE. UU. en 2014. Esta cifra equivale a un muerto y 14 heridos cada dos horas. Estos números no incluyen a las personas que murieron o resultaron heridos en las calzadas, caminos privados, estacionamientos y lugares de trabajo (Dinh-Zarr Bella, 2016).

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

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

**México**

Aquí se cuenta con la Carta Mexicana de los Derechos del Peatón emanada del 1º Congreso Nacional de Peatones de la Liga Peatonal (2014), su antecedente está en la Carta Europea de los Derechos de los Peatones, aprobada por el Parlamento Europeo en 1988.

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

**Puente Peatonal: Michoacán.**



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

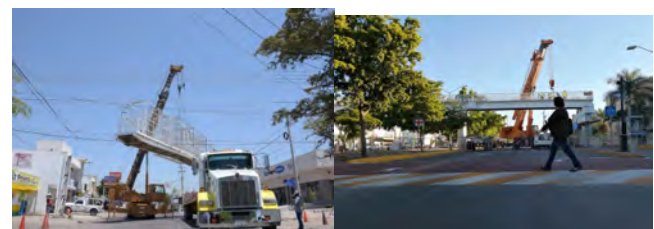
**Retiro puente peatonal: Avenida Chapultepec.**



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

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

**Retiro puente peatonal: Culiacán.**



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

Asimismo, la Liga Peatonal realizó en el 2022 el documento; *Paso a paso: recomendaciones para integrar los derechos peatonales en la normativa de movilidad local*. Con este documento buscan, impulsar un cambio de narrativa en el ámbito de la seguridad vial, para pensar en la movilidad peatonal desde una perspectiva de derechos, dado que el caminar es la forma más natural y sostenible de desplazarnos y no debiera generarnos más responsabilidades que las que ya tenemos como ciudadanía. Partiendo de amplios debates con especialistas y activistas interesados en el desarrollo urbano incluyente y sostenible, hemos construido una agenda que integra los anhelos, visiones y necesidades de las personas que transitan por la ciudad; incluyendo a las personas usuarias de ayudas técnicas para su movilidad personal.

**3.4.3. Experiencias locales**

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

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

#### - Medellín, Antioquia

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

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

Retiro puente peatonal: Universidad de Antioquia.



<https://la.network/medellin-devuelve-el-valor-al-peaton-con-desmonte-de-puentes/>

<https://fundapeaton.org/2017/02/17/puentes-peatonales-la-culpa-es-del-peaton/><sup>2</sup>.

#### - Pereira, Risaralda

**Acuerdo Municipal 21 de 2018**, por medio del cual se promueve e incentiva la construcción de cruces

*peatonales seguros en el municipio de Pereira y se dictan otras disposiciones.*

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

#### 3.4.4. Justificación normativa

##### - Constitución Política

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.

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.

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.

##### - Leyes

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

<sup>2</sup> Fundapeatón, como organización civil, trabajó articuladamente para la aprobación del Acuerdo Municipal No. 084/2018 con argumentos técnicos y experienciales.

todos los peatones y por tanto es modificada por la Ley 1811 de 2016, que posteriormente se explicará.

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

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

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

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

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

**Ley 1811 de 2016**, por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito. La anterior ley, busca avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana, siendo directamente el ciclista el beneficiario de la ley, adicional a esto,

modifica a través del artículo 8° el artículo 58 de la Ley 769 de 2002 sobre las prohibiciones del peatón.

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

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

(...)

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

**Ley 2251 de 2022 o Ley Julián Esteban** por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones. Esta ley tiene como objeto garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, reforzando los instrumentos normativos para luchar contra la violencia vial y podría llevar ajustes a límites de velocidad, cambios en las licencias de conducción, entre otros.

#### - Otros instrumentos

Finalmente, es relevante mencionar la Declaración de Estocolmo en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los ODS para 2030. En este participaron los Ministros y Jefes de Delegación, incluida la entonces Ministra de Transporte de Colombia, Ángela María Orozco Gómez, reafirmó su compromiso con esta agenda. Así mismo, en el documento que resultó del encuentro, estos reconocieron que, el Objetivo 3.6 de los ODS no se alcanzará para 2020, y que solo puede lograrse un progreso significativo a través de un mayor liderazgo nacional, la colaboración global, la aplicación de estrategias basadas en la evidencia y la participación de todos los actores relevantes, incluido el sector privado, así como enfoques innovadores adicionales.

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

- Objetivo 3: Exhortar a los Estados Miembros a que ayuden a reducir las muertes por accidentes



de tráfico en al menos un 50% entre 2020 y 2030, de conformidad con el compromiso del Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas de seguir actuando en relación con los objetivos de seguridad vial de los ODS, incluido el Objetivo 3.6 después de 2020, y de establecer objetivos para reducir las muertes y lesiones graves, de conformidad con este compromiso, para todos los grupos de usuarios de la vía pública y los usuarios de la vía pública especialmente vulnerables, tales como los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios de los medios de transporte público.

- Objetivo 7: Incluir la seguridad vial y un enfoque de sistemas seguros como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de las calles, la planificación del sistema de transporte y la gobernanza, especialmente para los usuarios vulnerables de las carreteras y en las zonas urbanas, mediante el fortalecimiento de la capacidad institucional con respecto a las leyes de seguridad vial y la aplicación de la ley, la seguridad de los vehículos, las mejoras de la infraestructura, el transporte público, la atención después de los accidentes y los datos.
- Objetivo 11: Mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la aplicación de la ley para evitar el exceso de velocidad, y exigir una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde los usuarios vulnerables de la carretera y los vehículos se mezclan de forma frecuente y planificada, excepto cuando existan pruebas sólidas de que las velocidades más altas son seguras, señalando que los esfuerzos por reducir la velocidad tendrán un efecto beneficioso en la calidad del aire y el cambio climático, además de ser vitales para reducir el número de víctimas mortales y heridos por accidentes de tráfico.

A continuación, se presenta el articulado para segundo debate:

#### 4. CONSIDERACIONES DE LOS PONENTES

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

- A) La ley reivindicará al peatón como el actor vial principal en la jerarquía en la movilidad urbana y rural. Con los nuevos desafíos que presenta la pospandemia para su libre movilidad y las oportunidades que representa en la revitalización de una mejor ciudad para caminar para los niños, mujeres, jóvenes, adultos, ancianos, personas con discapacidad, una ciudad para la gente.
- B) La ley para la protección del peatón en Colombia permitirá exaltar la importancia de la transversalidad de la seguridad vial con equidad, sostenibilidad, perspectiva de género, accesibilidad universal, salud y medio ambiente bajo los principios de los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible).
- C) Fortalecerá el trabajo conjunto de la sociedad civil, la académica, empresas privadas, estructuras gubernamentales, medios de comunicación y otros actores directos e indirectos de la dinámica de movilidad a nivel local, nacional e internacional, con el fin de aportar a los objetivos globales trazados por la Asamblea de Naciones Unidas sobre tomar las medidas necesarias para mejorar la seguridad vial global en los años 2021 al 2030, entre ellos, que ayuden a reducir las muertes por siniestros viales en al menos un 50% y mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la aplicación de las leyes para evitar el exceso de velocidad.

#### 5. PLIEGO DE MODIFICACIONES

| <b>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE</b><br><b>PROYECTO DE LEY 050 DE 2023</b><br><b>CÁMARA</b>  | <b>Articulado que se presenta para segundo debate</b> | <b>Justificación</b> |
|--|---|----------------------|
| 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.  | Sin modificaciones.                                   |                      |
| <b>Artículo 1º. Objeto.</b> 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. | Sin modificaciones.                                   |                      |

| <p><b>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE</b><br/><b>PROYECTO DE LEY 050 DE 2023</b><br/><b>CÁMARA</b></p>  | <p><b>Articulado que se presenta para segundo debate</b></p>  | <p><b>Justificación</b></p>  |
|---|---|--|
| <p><b>Artículo 2. Principios.</b> 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> <p><b>1. Incremento de la movilidad integral.</b> Las personas que viven en comunidades pueden acceder a calles, plazas, edificios y sistemas de transporte público accesible, que contribuyan a la inclusión social, solidaridad y democracia.</p> <p><b>2. Diseño y gestión de espacios y lugares para las personas.</b> 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.</p> <p><b>3. Reducción del peligro de atropellos.</b> Las comunidades deben acceder a calles que sean diseñadas para prevenir siniestros viales, que sean agradables, seguras y adecuadas para la gente que anda, especialmente niños y personas mayores o con movilidad limitada.</p> <p><b>4. Mejoramiento de la sensación y seguridad personal.</b> Las comunidades deben acceder a un entorno urbano bien mantenido y vigilado que reduzca la inseguridad personal y el temor a usar el entorno.</p> <p><b>5. Desarrollo de una cultura del caminar.</b> 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><b>6. Aumentar el apoyo de las instituciones:</b> Las comunidades requieren que las autoridades les apoyen y salvaguarden la capacidad y la elección de caminar. Asimismo, las instituciones deben comprometerse a un plan de acción claro, conciso y detallado para fomentar la cultura del caminar para el peatón y los demás actores viales.</p> <p><b>7. Perspectiva de género.</b> 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 construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional incluirá esta perspectiva de género.</p> | <p><b>Artículo 2°. Principios.</b> 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> <p><b>1- Incremento Incrementar la movilidad integral.</b> Las personas que viven en comunidades, <b>especialmente los peatones,</b> pueden acceder a calles, plazas, edificios y sistemas de transporte público <b>con diseño universal</b> accesible, que contribuyan a la inclusión social, <b>a la</b> solidaridad y <b>a la</b> democracia.</p> <p><b>2- Diseño Diseñar y gestionar gestión de espacios y lugares para las personas.</b> Todas las comunidades <b>deben pueden</b> acceder a un entorno ajustado a sus necesidades <b>y expectativas,</b> para poder disfrutar libremente de un entorno sano y con mejoramiento de integración de las redes peatonales.</p> <p><b>3. Reducción del peligro de atropellos.</b> Las comunidades deben acceder a calles que sean diseñadas para prevenir siniestros viales, que sean agradables, seguras y adecuadas para la gente que anda, especialmente niños y personas mayores o con movilidad <b>reducida</b> limitada.</p> <p><b>4. Mejoramiento de la sensación y seguridad personal.</b> Las comunidades deben acceder a un entorno urbano bien mantenido y vigilado que reduzca la inseguridad personal y el temor a usar el entorno.</p> <p><b>5. Desarrollo de una cultura del caminar.</b> 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><b>6. Aumentar el apoyo de las instituciones.:</b> Las comunidades requieren que las autoridades les apoyen y salvaguarden la capacidad y la elección de caminar. Asimismo, las instituciones deben comprometerse a un plan de acción claro, conciso y detallado para fomentar la cultura del caminar para el peatón y los demás actores viales.</p> <p><b>7- Perspectiva Enfoque de género y diferencial.</b> 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 construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional incluirá esta perspectiva de género. <b>Para la formulación, ejecución y evaluación de las políticas, programas y demás acciones que se adelanten con ocasión de la presente ley, se tendrán en cuenta las necesidades de movilidad en perspectiva de género y diferencial, en virtud de lo cual se atenderán factores como la edad</b></p> | <p>Se corrigen problemas de forma en el numeral 5 y se complementa la definición de numeral 10, agregando “para el peatón y los demás actores viales”.</p> <p>También se agregan los comentarios realizados por la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá a los numerales 1, 2, 3, 7 y 8.</p> |

| <p><b>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE</b><br/><b>PROYECTO DE LEY 050 DE 2023</b><br/><b>CÁMARA</b></p>  | <p><b>Articulado que se presenta para segundo debate</b></p>   | <p><b>Justificación</b></p>  |
|---|--|--|
| <p><b>8. Participación.</b> La comunidad en general debe participar en los procesos de planeación, formulación y ejecución de los programas de cuidado y prevención del peatón, así como en la estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional.</p> <p><b>9. Seguridad vial.</b> Implica abordar un enfoque de sistema seguro, mediante acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o lesión de los peatones, con implicaciones en el diseño de las infraestructuras peatonales, como la iluminación y la visibilidad.</p> <p><b>10. Continuidad, conectividad y simplicidad en las infraestructuras.</b> Implica garantizar que la infraestructura sea universal desde el origen hasta el destino, esto supone el uso de señalética e infraestructuras accesibles, especialmente en los cruces.</p>   | <p><u>etnia e identidad cultural, condiciones y situaciones sociales, ambientales, económicas y todas aquellas que permitan identificar y reconocer situaciones particulares y colectivas que afectan la movilidad peatonal.</u></p> <p><b>8. Participación.</b> <u>Se promoverá la participación de los peatones y las</u> comunidades en general debe participar en los procesos de planeación, formulación, y ejecución <u>y seguimiento</u> de los programas de cuidado y prevención del peatón así como en la estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional.</p> <p><b>9. Seguridad vial.</b> Implica abordar un enfoque de sistema seguro, mediante acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o lesión de los peatones, con implicaciones en el diseño de las infraestructuras peatonales, como la iluminación y la visibilidad.</p> <p><b>10. Continuidad, conectividad y simplicidad en las infraestructuras.</b> Implica garantizar que la infraestructura sea universal desde el origen hasta el destino, esto supone el uso de señalética e infraestructuras accesibles, especialmente en los cruces <u>para el peatón y los demás actores viales.</u></p> |  |
| <p><b>Artículo 3°. Definiciones.</b> Modifíquese el artículo 2° de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p><b>Artículo 2°. Definiciones.</b> Para la aplicación e interpretación de este Código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>(...)</p> <p><b>Espacio público:</b> 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><b>Peatón:</b> Se define como la persona andante del espacio público sin distinción de edad, sexo, género o condición física que camina por sus propios medios o utiliza ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada. También incluye a personas que se desplazan a pie sin ayuda o con caminador, bastón, silla de ruedas, coche de bebé, patines y patinetas recreativas sin motor.</p> <p>(...)</p> | <p>Sin modificaciones.</p>   |  |
| <p><b>Artículo 4°.</b> Modifíquese el artículo 58 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p><b>Artículo 58. Prohibiciones a los peatones.</b> Los peatones no podrán:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transitar sobre los guardavías del ferrocarril.</li> <li>2. Remolcarse de vehículos en movimiento.</li> <li>3. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.</li> </ol>  | <p><b>Artículo 4°.</b> Modifíquese el artículo 58 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p><b>Artículo 58. Prohibiciones a los peatones.</b> Los peatones no podrán:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transitar sobre los guardavías del ferrocarril.</li> <li>2. Remolcarse de vehículos en movimiento.</li> <li>3. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.</li> </ol>   | <p>Se corrigen problemas de forma en el numeral 5 y el parágrafo 2°.</p> <p>También se agregan los comentarios realizados por la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá al parágrafo 3.</p> |

| <p><b>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE</b><br/><b>PROYECTO DE LEY 050 DE 2023</b><br/><b>CÁMARA</b></p>  | <p><b>Articulado que se presenta para segundo debate</b></p>   | <p><b>Justificación</b></p>   |
|---|--|---|
| <p>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.</p> <p>5. Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.</p> <p>6. Transitar por los túneles, puentes vehiculares y viaductos de las vías férreas.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores exclusivos de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.</p> <p><b>Parágrafo 2°.</b> 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><b>Parágrafo 3°.</b> Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas peatonales autorizadas, a excepción de las calles con ausencia de señalización y/o infraestructura peatonal.</p> | <p>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.</p> <p>5. Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.</p> <p>6. Transitar por los túneles, puentes vehiculares y viaductos de las vías férreas.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores exclusivos de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.</p> <p><b>Parágrafo 2°.</b> 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><b>Parágrafo 3°.</b> Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas peatonales autorizadas, a excepción de: <del>las calles con ausencia de señalización y/o infraestructura peatonal:</del></p> <p><u>1. Las calles con ausencia de señalización o infraestructura.</u></p> <p><u>2. Vías cuyo límite de velocidad no supere los 30 km/h, siempre y cuando no ponga en peligro su vida, ni la de otros actores viales.</u></p> |   |
| <p><b>Artículo 5°.</b> Agréguese el artículo 58A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p><b>Artículo 58A. Derechos de los peatones.</b> Los peatones tienen derecho a:</p> <p><b>1. Acceso progresivo del espacio público.</b> Los peatones tienen derecho a que las reformas, modificaciones y mantenimiento que las autoridades realicen en espacio público prioricen progresivamente sus necesidades.</p> <p><b>2. Inclusión.</b> Las personas en situación de discapacidad o en situación de movilidad reducida tienen derecho a que se tomen medidas específicas que les el acceso a los espacios públicos sin barreras ni límites.</p> <p><b>3. Uso efectivo del espacio público.</b> Los peatones tienen derecho al uso efectivo del espacio público en condiciones que garanticen su salud, seguridad, y tranquilidad. Así mismo, tienen derecho a acceder a cruces peatonales a nivel que garanticen su seguridad y comodidad.</p> <p><b>4. Prioridad.</b> Los peatones tienen derecho a llevar la vía en caso de que haya un conflicto con un vehículo. Así mismo, podrán cruzar por cualquier punto de la vía –incluso sin que haya un paso establecido, siempre y cuando no ponga en peligro su vida, ni la de otros actores viales.</p>                          | <p><b>Artículo 5°.</b> Agréguese el artículo 58A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p><b>Artículo 58A. Derechos de los peatones.</b> Los peatones tienen derecho a:</p> <p><b>1. Acceso <del>progresivo</del> progresivo del espacio público.</b> Los peatones tienen derecho a que las reformas, modificaciones y mantenimiento que las autoridades realicen en espacio público prioricen progresivamente sus necesidades.</p> <p><b>2. Inclusión.</b> Las personas en situación de discapacidad o en situación de movilidad reducida tienen derecho a que se tomen medidas específicas que les <u>permitan</u> el acceso a los espacios públicos sin barreras ni límites <b>que garanticen la autonomía, la protección de la vida e integridad física.</b></p> <p><b>3. Uso efectivo del espacio público.</b> Los peatones tienen derecho al uso efectivo del espacio público en condiciones que garanticen su salud, <del>seguridad,</del> <b>integridad física</b> y tranquilidad. Así mismo, tienen derecho a acceder a cruces peatonales a nivel que garanticen su seguridad y comodidad.</p> <p><b>4. Prioridad.</b> Los peatones tienen derecho a llevar la vía en caso de que haya un conflicto con un vehículo. Así mismo, <del>podrán cruzar por cualquier punto de la vía –incluso sin que haya un paso establecido, siempre y cuando no ponga en peligro su vida, ni la de otros actores viales.</del> <b>en vías cuyo límite de velocidad sea de 30 km/h podrán</b></p>                                 | <p>Se corrigen problemas de forma y redacción en el numeral 1, 2, 3, 4</p> <p>También se agregan algunos comentarios sugeridos por la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá al numeral 4 y 6.</p> |

| <p><b>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE</b><br/><b>PROYECTO DE LEY 050 DE 2023</b><br/><b>CÁMARA</b></p>   | <p><b>Articulado que se presenta para segundo debate</b></p>  | <p><b>Justificación</b></p>  |
|--|---|--|
| <p><b>5. Equidad.</b> Los peatones tienen derecho a unos tiempos semafóricos de cruce que contemplen las diferentes dinámicas de afluencia peatonal en las vías.</p> <p><b>6. Seguridad.</b> Los peatones tienen derecho a circular por espacios debidamente iluminados que garanticen la visibilidad de los peatones, conductores y ciclistas.</p> <p><b>7. Difusión:</b> 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><u><b>cruzar por cualquier punto de la vía, siempre y cuando no ponga en peligro su vida, ni la de otros actores viales.</b></u></p> <p><b>5. Equidad.</b> Los peatones tienen derecho a unos tiempos semafóricos de cruce que contemplen las diferentes dinámicas de afluencia peatonal en las vías.</p> <p><b>6. Seguridad.</b> Los peatones tienen derecho a circular por espacios debidamente iluminados que garanticen su la visibilidad; <u><b>asimismo de conductores, y ciclistas, usuarios de patinetas y demás actores viales.</b></u></p> <p><b>7. Difusión:</b> 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><b>Artículo 6°.</b> Modifíquese el artículo 59 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p><b>Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales.</b></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, así como las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos, quienes siempre deberán contar con acompañamiento.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Los mayores de seis (6) años.</li> <li>2. Los adultos mayores.</li> <li>3. Las personas en situación de discapacidad.</li> </ol>   | <p><b>Artículo 6°.</b> Modifíquese el artículo 59 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p><b>Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales.</b></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, así como las personas que se encuentren bajo el influjo de <del>alcohol</del> <u><b>alcohol</b></u>, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos, quienes siempre deberán contar con acompañamiento.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Los mayores de seis (6) años.</li> <li>2. Los adultos mayores.</li> <li>3. Las personas en situación de discapacidad.</li> </ol>   | <p>Se corrigen problemas de redacción en el primer párrafo.</p>  |
| <p><b>Artículo 7°.</b> Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p><b>Artículo 63.</b> Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de peatones, ciclistas y usuarios de patinetas, dando prelación en ese orden descrito.</p>  | <p>Sin modificaciones.</p>  |  |
| <p><b>Artículo 8°. Prohibición de construcción de puentes o pasos peatonales a desnivel en vías urbanas del país.</b> 12 meses después de la entrada en vigencia de la presente ley, queda prohibida la construcción de puentes peatonales o pasos peatonales a desnivel en vías del sistema vial urbano.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> Se exceptúan de esta prohibición las autopistas y vías de primer orden.</p> <p><b>Parágrafo 2°.</b> Los proyectos de construcción de puentes o pasos peatonales a desnivel en vías del sistema vial urbano que estuvieran en etapa de Aviso de Convocatoria en el momento de entrada en vigencia de la presente ley seguirán su curso.</p> <p><b>Parágrafo 3°.</b> Los puentes o pasos peatonales a desnivel existentes en vías del sistema vial urbano que se deterioren con el tiempo no tendrán repotenciación, y deberán ser reemplazados por cruces peatonales a nivel.</p> | <p><b>Artículo 8°. Prohibición de construcción de puentes o pasos peatonales a desnivel en vías urbanas del país.</b> <u><b>Pasados doce (12)</b></u> meses después de la entrada en vigencia de la presente ley, queda prohibida la construcción de puentes peatonales o pasos peatonales a desnivel en vías del sistema vial urbano.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> Se exceptúan de esta prohibición las autopistas y vías de primer orden.</p> <p><b>Parágrafo 2°.</b> Los proyectos de construcción de puentes o pasos peatonales a desnivel en vías del sistema vial urbano que estuvieran en etapa de Aviso de Convocatoria en el momento de entrada en vigencia de la presente ley seguirán su curso.</p> <p><b>Parágrafo 3°.</b> Los puentes o pasos peatonales a desnivel existentes en vías del sistema vial urbano que se deterioren con el tiempo no tendrán repotenciación, y deberán ser reemplazados por cruces peatonales a nivel.</p> | <p>Se corrigen problemas de redacción en el primer párrafo.</p> <p>También se agrega el parágrafo 4° con los ajustes sugeridos por la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá.</p> |

| <p><b>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE</b><br/><b>PROYECTO DE LEY 050 DE 2023</b><br/><b>CÁMARA</b></p>  | <p><b>Articulado que se presenta para segundo debate</b></p>  | <p><b>Justificación</b></p>   |
|---|---|---|
| <p>En los casos en los que se imposibilite la presente prohibición debido a las condiciones de circulación críticas esto es imposible, la Secretaría de Movilidad de la entidad territorial, o quien haga sus veces, deberá presentar un estudio que justifique la construcción de un paso peatonal a desnivel, el cual deberá cumplir con lo establecido en el artículo el artículo 11 del Decreto 798 de 2010, o la norma que la modifique o sustituya, y la demás normativa que le sea aplicable.</p>  | <p><del>Parágrafo 4º. En los casos en los que se imposibilite la presente prohibición debido a las condiciones de circulación críticas esto es imposible, la Secretaría de Movilidad de la entidad territorial, o quien haga sus veces, deberá presentar un estudio que justifique la construcción de un paso peatonal a desnivel, el cual deberá cumplir con lo establecido en el artículo el artículo 11 del Decreto 798 de 2010, o la norma que la modifique o sustituya, y la demás normativa que le sea aplicable.</del> Cuando por condiciones de seguridad vial o por condiciones de circulación críticas no sea conveniente la construcción de pasos peatonales a nivel, la Secretaría de Movilidad de la entidad territorial, o quien haga sus veces, deberá presentar un estudio que justifique la construcción de un paso peatonal a desnivel, el cual deberá cumplir con lo establecido en el artículo 11 del Decreto 798 de 2010, o la norma que la modifique o sustituya y la demás normativa que le sea aplicable.</p> |   |
| <p><b>Artículo 9º. Manual de Diseño de Calles Seguras para el Peatón.</b> El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio del Transporte, desarrollará en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley un Manual de Diseño de Calles Seguras para el Peatón. Este manual tendrá como objetivo principal expedir unos lineamientos básicos que privilegien la seguridad del peatón sobre los demás actores viales.</p> <p>Para la expedición del Manual, el Ministerio de Transporte contará con el acompañamiento de Invías y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p>   | <p>Sin modificaciones.</p>  |   |
| <p><b>Artículo nuevo</b></p>  | <p><b>Artículo 10. Implementación de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa.</b> El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio del Transporte y en coordinación con las demás entidades territoriales competentes, serán responsables para que la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial (ENMA) adoptada mediante Resolución número 7515 de 2022 de MinTransporte, se implemente adecuadamente en los municipios y distritos de más de 30.000 habitantes; asimismo en las áreas metropolitanas de Colombia; lo anterior en un plazo máximo de dieciocho (18) meses a partir de la firma de la presente ley.</p>   |   |
| <p><b>Artículo 10. Lineamientos técnicos para implementar la construcción de pasos peatonales a nivel.</b> El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, en conjunto con las entidades territoriales, desarrollarán en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley una estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional.</p> <p><b>Parágrafo 1º.</b> Los pasos peatonales a nivel deberán construirse bajo condiciones de sostenibilidad, equidad y accesibilidad universal, priorizando una infraestructura física apropiada para los peatones como para toda persona con movilidad reducida.</p> | <p><del>Artículo 10 11. Lineamientos técnicos para implementar la construcción de pasos peatonales a nivel.</del> El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, en conjunto con las entidades territoriales, desarrollarán en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley una estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional.</p> <p><b>Parágrafo 1º.</b> Los pasos peatonales a nivel deberán construirse bajo condiciones de sostenibilidad, equidad y accesibilidad universal, priorizando una infraestructura física apropiada para los peatones como y para toda persona con movilidad reducida</p>   | <p>Se ajusta numeración del artículo.</p> <p>Se modifica la numeración del parágrafo primero y se elimina el segundo porque ya se encuentra establecido en el parágrafo 4 del artículo 8.</p> |

| <p><b>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE</b><br/><b>PROYECTO DE LEY 050 DE 2023</b><br/><b>CÁMARA</b></p>   | <p><b>Articulado que se presenta para segundo debate</b></p>   | <p><b>Justificación</b></p>  |
|--|--|--|
| <p><b>Parágrafo 2°.</b> Cuando por condiciones de seguridad vial o por condiciones de circulación críticas no sea conveniente la construcción de pasos peatonales a nivel, la Secretaría de Movilidad de la entidad territorial, o quien haga sus veces, deberá presentar un estudio que justifique la construcción de un paso peatonal a desnivel, el cual deberá cumplir con lo establecido en el artículo el artículo 11 del Decreto número 798 de 2010, o la norma que la modifique o sustituya, y la demás normativa que le sea aplicable.</p>  | <p><del><b>Parágrafo 2°.</b></del> Cuando por condiciones de seguridad vial o por condiciones de circulación críticas no sea conveniente la construcción de pasos peatonales a nivel, la Secretaría de Movilidad de la entidad territorial, o quien haga sus veces, deberá presentar un estudio que justifique la construcción de un paso peatonal a desnivel, el cual deberá cumplir con lo establecido en el artículo el artículo 11 del Decreto número 798 de 2010, o la norma que la modifique o sustituya, y la demás normativa que le sea aplicable.</p>   |  |
| <p><b>Artículo 11. Promoción e información de la cultura del peatón.</b> El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, en conjunto con las entidades territoriales y en articulación con las Secretarías Departamentales, Distritales y Municipales de Tránsito, transporte y/o movilidad desarrollarán una estrategia de comunicación dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley. La estrategia de comunicación servirá para que la ciudadanía se informe sobre todas las medidas implementadas por estas entidades y promocionar los programas de cuidado y prevención del peatón en virtud de los principios desarrollados en el artículo 2° de la presente ley.</p> | <p><del><b>Artículo 12.</b></del> <b>Artículo 12. Promoción e información de la cultura del peatón.</b> El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte <u>y el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones</u>, en conjunto con las entidades territoriales y en articulación con las Secretarías Departamentales, Distritales y Municipales de Tránsito, transporte y/o movilidad desarrollarán una estrategia de comunicación dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley. La estrategia de comunicación servirá para que la ciudadanía se informe sobre todas las medidas implementadas por estas entidades y promocionar los programas de cuidado y prevención del peatón en virtud de los principios desarrollados en el artículo 2° de la presente ley.</p> | <p>Se agrega también como responsable al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. Se ajusta la numeración del artículo.</p> |
| <p><b>Artículo 12. Día conmemorativo del peatón.</b> 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.</p>   | <p><del><b>Artículo 13.</b></del> <b>Artículo 13. Día conmemorativo del peatón.</b> 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.</p>  |  |
| <p><b>Artículo 13. Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>   | <p><del><b>Artículo 14.</b></del> <b>Artículo 14. Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación, y deroga <u>los artículos 1° y 4° de la Ley 146 de 1963 y demás</u> las disposiciones que le sean contrarias.</p>  | <p>Se ajusta para derogar los artículos 1 y 4 de la Ley 146 de 1963 por ir en contravía de este proyecto de ley.</p>                                 |

**6. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS**

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.

*Artículo 1°. El artículo 286 de la Ley 5ª 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.
- 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.
- 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:

- 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.**
- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el Congresista en el futuro.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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).

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 los honorables Representantes, 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 cuándo 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.


**PROPOSICIÓN**

Con base en las anteriores consideraciones, presentamos ponencia positiva y solicitamos a

la plenaria de la Cámara de Representantes, dar **segundo debate al Proyecto de Ley número 050 de 2023 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.

De los honorables Representantes,


  
**DANIEL CARVALHO MEJÍA**  
 Coordinador Ponente

  
**LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN**  
 Ponente

  
**SUSANA GÓMEZ CASTAÑO**  
 Ponente

  
**EDUARD ALEXIS TRIANA RINCÓN**  
 Ponente

  
**ALFREDO APE CUELLO BAUTE**  
 Ponente

  
**PEDRO BARACUTAO GARCÍA**  
 Ponente

  
**JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO**  
 Ponente

  
**HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ**  
 Ponente

  
**HERNANDO GONZÁLEZ**  
 Ponente

**TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE**

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 050 DE 2023 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.*

**El Congreso de Colombia**

**DECRETA:**

**Artículo 1°. Objeto.** La presente ley tiene por objeto crear un marco legal para la protección de los derechos de los peatones, el cual propenda por una movilidad integral, fomentando la cultura del caminar y fortaleciendo la seguridad y la reducción del riesgo de estos. Así mismo, busca realizar las correspondientes modificaciones a la Ley 769 de 2002 –Código Nacional de Tránsito Terrestre– en lo relacionado con las definiciones, prohibiciones para estos, las limitaciones a peatones especiales y los parámetros de velocidad.



**Artículo 2°. Principios.** Las autoridades de tránsito, definidas en el artículo 3° de la Ley 769 de 2002 –modificado por el artículo 2° de la Ley 1383 de 2010–, tendrán la responsabilidad de maximizar el cumplimiento de los siguientes principios en relación con los peatones:

1. **Incrementar la movilidad integral.** Las personas que viven en comunidades, especialmente los peatones, pueden acceder a calles, plazas, edificios y sistemas de transporte público con diseño universal accesible, que contribuyan a la inclusión social, a la solidaridad y a la democracia.
2. **Diseñar y gestionar espacios y lugares para las personas.** Todas las comunidades pueden acceder a un entorno ajustado a sus necesidades y expectativas, para poder disfrutar libremente de un entorno sano y con mejoramiento de integración de las redes peatonales.
3. **Reducción del peligro de atropellos.** Las comunidades deben acceder a calles que sean diseñadas para prevenir siniestros viales, que sean agradables, seguras y adecuadas para la gente que anda, especialmente niños y personas mayores o con movilidad reducida.
4. **Mejoramiento de la sensación y seguridad personal.** Las comunidades deben acceder a un entorno urbano bien mantenido y vigilado que reduzca la inseguridad personal y el temor a usar el entorno.
5. **Desarrollo de una cultura del caminar.** Fomentar activamente a todos los miembros de la comunidad el ejercer ser peatón en todos los ámbitos posibles. Se debe sensibilizar la ciudadanía sobre el rol del peatón como actor prioritario y mayormente vulnerable dentro de la pirámide de movilidad.
6. **Aumentar el apoyo de las instituciones.** Las comunidades requieren que las autoridades les apoyen y salvaguarden la capacidad y la elección de caminar. Asimismo, las instituciones deben comprometerse a un plan de acción claro, conciso y detallado para fomentar la cultura del caminar para el peatón y los demás actores viales.
7. **Enfoque de género y diferencial.** Para la formulación, ejecución y evaluación de las políticas, programas y demás acciones que se adelanten con ocasión de la presente ley, se tendrán en cuenta las necesidades de movilidad en perspectiva de género y diferencial, en virtud de lo cual se atenderán factores como la edad, etnia e identidad cultural, condiciones y situaciones sociales, ambientales, económicas y todas aquellas que permitan identificar y reconocer situaciones particulares y colectivas que afectan la movilidad peatonal.
8. **Participación.** Se promoverá la participación de los peatones y las comunidades en

los procesos de planeación, formulación, ejecución y seguimiento de los programas de cuidado y prevención del peatón, así como en la estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional.

9. **Seguridad vial.** Implica abordar un enfoque de sistema seguro, mediante acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o lesión de los peatones, con implicaciones en el diseño de las infraestructuras peatonales, como la iluminación y la visibilidad.
10. **Continuidad, conectividad y simplicidad en las infraestructuras.** Implica garantizar que la infraestructura sea universal desde el origen hasta el destino, esto supone el uso de señalética e infraestructuras accesibles, especialmente en los cruces para el peatón y los demás actores viales.

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

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

(...)

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

(...)

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

(...)

**Artículo 4°.** Modifíquese el artículo 58 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

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

1. Transitar sobre los guardavías del ferrocarril.
2. Remolcarse de vehículos en movimiento.
3. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
4. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.
5. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.

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

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

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

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

1. Las calles con ausencia de señalización o infraestructura.
2. Vías cuyo límite de velocidad no supere los 30 km/h, siempre y cuando no ponga en peligro su vida, ni la de otros actores viales.

**Artículo 5°.** Agréguese el artículo 58A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

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

1. **Acceso progresivo del espacio público.** Los peatones tienen derecho a que las reformas, modificaciones y mantenimiento que las autoridades realicen en espacio público prioricen progresivamente sus necesidades.
2. **Inclusión.** Las personas en situación de discapacidad o en situación de movilidad reducida tienen derecho a que se tomen medidas específicas que les permitan el acceso a los espacios públicos sin barreras ni límites que garanticen la autonomía, la protección de la vida e integridad física.
3. **Uso efectivo del espacio público.** Los peatones tienen derecho al uso efectivo del espacio público en condiciones que garanticen su salud, integridad física y tranquilidad. Así mismo, tienen derecho a acceder a cruces peatonales a nivel que garanticen su seguridad y comodidad.
4. **Prioridad.** Los peatones tienen derecho a llevar la vía en caso de que haya un conflicto con un vehículo. Así mismo, en vías cuyo límite de velocidad sea de 30km/h podrán cruzar por cualquier punto de la vía, siempre y cuando no ponga en peligro su vida, ni la de otros actores viales.
5. **Equidad.** Los peatones tienen derecho a unos tiempos semafóricos de cruce que contemplen las diferentes dinámicas de afluencia peatonal en las vías.
6. **Seguridad.** Los peatones tienen derecho a circular por espacios debidamente

iluminados que garanticen su visibilidad; asimismo de conductores, ciclistas, usuarios de patinetas y demás actores viales.

7. **Difusión:** Los peatones tienen derecho a recibir por parte del Estado toda la información necesaria sobre los derechos y prohibiciones del peatón, a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar.

**Artículo 6°.** Modifíquese el artículo 59 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

**Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales.**

Los peatones que se enuncian a continuación podrán ser acompañados, al cruzar las vías por personas mayores de dieciséis años, a excepción de los menores de 6 años quienes siempre deberán contar con acompañamiento:

1. Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos.
2. Los mayores de seis (6) años.
3. Los adultos mayores.
4. Las personas en situación de discapacidad.

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

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

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

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

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

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

**Parágrafo 4°.** Cuando por condiciones de seguridad vial o por condiciones de circulación críticas no sea conveniente la construcción de pasos peatonales a nivel, la Secretaría de Movilidad de la entidad territorial, o quien haga sus veces, deberá presentar un estudio que justifique la construcción de un paso peatonal a desnivel, el cual deberá cumplir con lo establecido en el artículo 11 del Decreto 798 de 2010, o la norma que la modifique o sustituya y la demás normativa que le sea aplicable.

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

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

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

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

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

**Artículo 12. Promoción e información de la cultura del peatón.** El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, en conjunto con las entidades territoriales y en articulación con las Secretarías Departamentales, Distritales y Municipales de Tránsito, Transporte o Movilidad desarrollarán una estrategia de comunicación dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley. La estrategia de comunicación servirá para que la ciudadanía se informe sobre todas las medidas implementadas por estas entidades y promocionar los programas de cuidado y prevención del peatón en virtud de los principios desarrollados en el artículo 2° de la presente ley

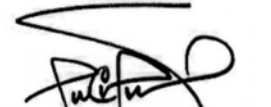
**Artículo 13. Día conmemorativo del peatón.** Declárese el 17 de agosto “Día Mundial del Peatón”, fecha en la cual la Agencia Nacional de Seguridad Vial desarrollará estrategias para conmemorar a los peatones víctimas de siniestros viales, fomentar la cultura vial del peatón y realizar campañas de

protección y sensibilización de los derechos y obligaciones de los peatones en las vías.

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

Cordialmente,

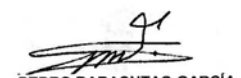
  
DANIEL CARVALHO MEJÍA  
Coordinador Ponente

  
LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN  
Ponente

  
SUSANA GÓMEZ CASTAÑO  
Ponente

  
EDUARD ALEXIS TRIANA RINCÓN  
Ponente

  
ALFREDO APE CUELLO BAUTE  
Ponente

  
PEDRO BARACUTAO GARCÍA  
Ponente

  
JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO  
Ponente

  
HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ  
Ponente

  
HERNANDO GONZÁLEZ  
Ponente

**TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES**

**EN SESIÓN DEL DÍA VEINTINUEVE (29) DE NOVIEMBRE DE 2023, AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 050 DE 2023 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.*

**El Congreso de Colombia**

**DECRETA:**

**Artículo 1°. Objeto.** La presente ley tiene por objeto crear un marco legal para la protección de los derechos de los peatones, el cual propenda por una movilidad integral, fomentando la cultura del caminar y fortaleciendo la seguridad y la reducción del riesgo de estos. Así mismo, busca realizar las correspondientes modificaciones a la Ley 769 de 2002 –Código Nacional de Tránsito Terrestre– en lo relacionado con las definiciones, prohibiciones para estos, las limitaciones a peatones especiales y los parámetros de velocidad.

**Artículo 2°. Principios.** Las autoridades de tránsito, definidas en el artículo 3° de la Ley 769 de 2002 –modificado por el artículo 2° de la Ley 1383 de 2010–, tendrán la responsabilidad de maximizar el cumplimiento de los siguientes principios en relación con los peatones:

1. **Incremento de la movilidad Integral.** Las personas que viven en comunidades pueden acceder a calles, plazas, edificios y sistemas de transporte público accesible, que contribuyan a la inclusión social, 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 de atropellos.** Las comunidades deben acceder a calles que sean diseñadas para prevenir siniestros viales, que sean agradables, seguras y adecuadas para la gente que anda, especialmente niños y personas mayores o con movilidad limitada.
4. **Mejoramiento de la Sensación y seguridad personal.** Las comunidades deben acceder a un entorno urbano bien mantenido y vigilado que reduzca la inseguridad personal y el temor a usar el entorno.
5. **Desarrollo de una cultura del caminar.** Fomentar activamente a todos los miembros de la comunidad el ejercer ser peatón en todos los ámbitos posibles. Se debe sensibilizar a la ciudadanía sobre el rol del peatón como actor prioritario y mayormente vulnerable dentro de la pirámide de movilidad.
6. **Aumentar el apoyo de las instituciones:** Las comunidades requieren que las autoridades les apoyen y salvaguarden la capacidad y la elección de caminar. Asimismo, las instituciones deben comprometerse a un plan de acción claro, conciso y detallado para fomentar la cultura del caminar para el peatón y los demás actores viales.
7. **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 construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional incluirá esta perspectiva de género.
8. **Participación.** La comunidad en general debe participar en los procesos de planeación, formulación y ejecución de los programas de cuidado y prevención del peatón, así como en la estrategia para promover la construcción

de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional.

9. **Seguridad vial.** Implica abordar un enfoque de sistema seguro, mediante acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o lesión de los peatones, con implicaciones en el diseño de las infraestructuras peatonales, como la iluminación y la visibilidad.
10. **Continuidad, conectividad y simplicidad en las infraestructuras.** Implica garantizar que la Infraestructura sea universal desde el origen hasta el destino, esto supone el uso de señalética e Infraestructuras accesibles, especialmente en los cruces.

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

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

(...)

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

(...)

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

(...)

**Artículo 4°.** Modifíquese el artículo 58 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

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

1. Transitar sobre los guardavías del ferrocarril.
2. Remolcarse de vehículos en movimiento.
3. Actuar de manera que ponga en peligro su Integridad física.
4. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.
5. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
6. Transitar por los túneles, puentes vehiculares y viaductos de las vías férreas.

**Parágrafo 1°.** Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores exclusivos de tránsito de los vehículos

del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

**Parágrafo 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.

**Parágrafo 3°.** Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas peatonales autorizadas, a excepción de las calles con ausencia de señalización y/o infraestructura peatonal.

**Artículo 5°.** Agréguese el artículo 58A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

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

1. **Acceso progresivo del espacio público.** Los peatones tienen derecho a que las reformas, modificaciones y mantenimiento que las autoridades realicen en espacio público prioricen progresivamente sus necesidades.
  2. **Inclusión.** Las personas en situación de discapacidad o en situación de movilidad reducida tienen derecho a que se tomen medidas específicas que les el acceso a los espacios públicos sin barreras ni límites.
  3. **Uso efectivo del espacio público.** Los peatones tienen derecho al uso efectivo del espacio público en condiciones que garanticen su salud, seguridad, y tranquilidad.
- Así mismo, tienen derecho a acceder a cruces peatonales a nivel que garanticen su seguridad y comodidad.
4. **Prioridad.** Los peatones tienen derecho a llevar la vía en caso de que haya un conflicto con un vehículo. Así mismo, podrán cruzar por cualquier punto de la vía –incluso sin que haya un paso establecido, siempre y cuando no ponga en peligro su vida, ni la de otros actores viales.
  5. **Equidad.** Los peatones tienen derecho a unos tiempos semafóricos de cruce que contemplen las diferentes dinámicas de afluencia peatonal en las vías.
  6. **Seguridad.** Los peatones tienen derecho a circular por espacios debidamente iluminados que garanticen la visibilidad de los peatones, conductores y ciclistas.
  7. **Difusión:** Los peatones tienen derecho a recibir por parte del Estado toda la información necesaria sobre los derechos y prohibiciones del peatón, a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar.

**Artículo 6°.** Modifíquese el artículo 59 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

**Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales.**

Los peatones que se enuncian a continuación podrán ser acompañados, al cruzar las vías por

personas mayores de dieciséis años, a excepción de los menores de 6 años, así como las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos, quienes siempre deberán contar con acompañamiento.

1. Los mayores de seis (6) años.
2. Los adultos mayores.
3. Las personas en situación de discapacidad.

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

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

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

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

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

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

En los casos en los que se imposibilite la presente prohibición debido a las condiciones de circulación críticas esto es imposible, la Secretaría de Movilidad de la entidad territorial, o quien haga sus veces, deberá presentar un estudio que justifique la construcción de un paso peatonal a desnivel, el cual deberá cumplir con lo establecido en el artículo 11 del Decreto 798 de 2010, o la norma que la modifique o sustituya, y la demás normativa que le sea aplicable.

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

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

**Artículo 10. Lineamientos técnicos para Implementar la construcción de pasos peatonales a nivel.** El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, en conjunto con las entidades territoriales, desarrollarán en los seis (6) meses

siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley una estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional.

**Parágrafo 1°.** Los pasos peatonales a nivel deberán considerarse bajo condiciones de sostenibilidad, equidad y accesibilidad universal, priorizando una Infraestructura física apropiada para los peatones como para toda persona con movilidad reducida.

**Parágrafo 2°.** Cuando por condiciones de seguridad vial o por condiciones de circulación críticas no sea conveniente la construcción de pasos peatonales a nivel, la Secretaría de Movilidad de la entidad territorial, o quien haga sus veces, deberá presentar un estudio que justifique la construcción de un paso peatonal a desnivel, el cual deberá cumplir con lo establecido en el artículo 11 del Decreto 798 de 2010, o la norma que la modifique o sustituya, y la demás normativa que le sea aplicable.

**Artículo 11. Promoción e información de la cultura del peatón.** El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, en conjunto con las entidades territoriales y en articulación con las Secretarías Departamentales, Distritales y Municipales de Tránsito, Transporte y/o Movilidad desarrollarán una estrategia de comunicación dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley. La estrategia de comunicación servirá para que la ciudadanía se Informe sobre todas las medidas implementadas

por estas entidades y promocionar los programas de cuidado y prevención del peatón en virtud de los principios desarrollados en el artículo 2° de la presente ley.

**Artículo 12. 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 13. Vigencia.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

CÁMARA DE REPRESENTANTES. -COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 29 de noviembre de 2023.-En sesión de la fecha, fué aprobado en primer debate, y en los términos anteriores el Proyecto de Ley 050 DE 2023 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” (Acta No. 022 de 2023) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 28 de noviembre de 2023, según Acta No. 021 en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo 01 de 2003.

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

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO  
Presidente

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN  
Secretario General