

CIRCULAR No. 009 05 JUL 2010

PARA: POLICÍA NACIONAL – POLICÍA METROPOLITANA DE BOGOTÁ – SECCIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE BOGOTÁ, A LAS PERSONAS QUE UTILIZAN LA BICICLETA EN BOGOTÁ, A OTROS ACTORES DE LA MOVILIDAD, Y A LA CIUDADANÍA EN GENERAL.

DE: SECRETARIO DISTRITAL DE MOVILIDAD

ASUNTO: ORIENTACIÓN EN EL USO ADECUADO DE LA BICICLETA Y LOS TRICICLOS, EL COMPORTAMIENTO DEL CICLISTA, Y EL COMPORTAMIENTO DE OTROS ACTORES VIALES, EN LAS VÍAS Y EN LAS CICLORRUTAS DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.

El artículo 7 del Código Nacional de Tránsito Terrestre –CNTT (Ley 769 de 2002), establece que las autoridades de tránsito tienen a su cargo velar por seguridad de las personas o cosas en la vía pública y/o privadas abiertas al público, así como, que sus acciones deben estar orientadas a la prevención y asistencia técnica y humana de los usuarios de las vías, dentro de los cuales se encuentran los ciclistas, los cuales corresponden a los conductores de bicicleta o triciclo¹. En virtud de lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad, en el marco de sus competencias, emite la presente circular para orientar a la Policía Nacional – Policía Metropolitana de Bogotá –Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá, a las personas que utilizan la bicicleta en Bogotá, a otros actores de la movilidad, y a la ciudadanía en general, sobre algunos comportamientos que deben ser adoptados para el uso seguro de la bicicleta en el Distrito Capital, y sobre el comportamiento que deben tener otros actores hacia el ciclista, a saber:

I. LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE

La bicicleta se encuentra definida en la Ley 769 de 2002, –CNTT-, como un “*Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.*”, en atención a las características descritas, y con el objeto de incentivar el uso de este medio de transporte se expidió la 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.*” a través de la cual se pretendió posicionar a la bicicleta como un medio principal de transporte en todo el territorio nacional, e incrementar el número de viajes en este medio, mejorando la movilidad urbana, así como, mitigar el impacto ambiental que produce el tránsito de vehículos automotores.

Aunado a lo anterior, la Administración Distrital ha realizado esfuerzos para promover el uso de la bicicleta, lo cual se ha evidenciado en el incremento de su uso como medio de transporte, al igual que para actividades recreativas y deportivas. Por lo anterior, es importante realizar acciones que propendan por la seguridad vial de los usuarios de la bicicleta en particular, y de todos los actores de la vía en general, razón por lo que a continuación, se identifican los siguientes aspectos a tener en cuenta:

¹ Artículo 2 de la ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito.

CIRCULAR No. 009 05 JUL 2019

II. EL USO ADECUADO DE LA CICLORRUTA Y LA VÍA

La Ley 769 de 2002 define ciclorruta como “*Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva*”. Adicionalmente, el Artículo 94 de dicha Ley señala, que los conductores de la bicicleta deben conducir “*(...) en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello (...)*”.

Así mismo, el artículo 95 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 9 de la Ley 1811 de 2016, señala que la bicicletas y triciclos deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 de la Ley 769 de 2002, es decir que deben transitar por los carriles demarcados, por la vía de sentido único o vías dobles de sentido de tránsito. Aclarando que, en este caso, dicha norma es especial en materia de la regulación del uso de la bicicleta.

Colorario a lo anterior, el Ministerio de Transporte, máxima autoridad de tránsito, mediante concepto MT No. 20171120536021 señaló lo siguiente:

(...) En consecuencia, un ciclista tiene la posibilidad de transitar en forma exclusiva (en ciclorruta) o bajo condiciones tráfico compartido, (ocupando un carril) aunque coexiste la oferta de ambas infraestructuras, sin que él represente sanciones y/o algún otro tipo de señalamiento. (...)”

De acuerdo con lo anterior, las bicicletas se encuentran autorizadas para transitar por las vías, atendiendo las normas que regulan su circulación. Es decir que en las vías que no cuenten con ciclorrutas, los usuarios de bicicleta y triciclos deberán transitar por la calzada ocupando un carril, según lo dispuesto en el artículo 95 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 9º de la Ley 1811 de 2016. En las vías que cuentan con ciclorrutas, el ciclista podrá transitar de manera exclusiva por dicha infraestructura, o podrá transitar en condiciones de tráfico compartido y ocupando un carril cumplimiento lo establecido en los artículos 60 y 68 de la Ley 769 de 2002, aunque coexista la oferta de infraestructura para la bicicleta, sin que represente sanción y/o algún tipo de señalamiento.

Ahora bien, para el uso de la bicicleta en las vías o ciclorrutas es importante tener en cuenta la “**Visión Cero**” cuya premisa corresponde a que “Ninguna muerte en el tránsito es aceptable, todas son evitables”; política que fue acogida por Bogotá a través del Decreto 813 de 2017 “*Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026*” la cual contempla el término de siniestro vial, acogido por la Organización Mundial de la Salud, y definido como el “*daño provocado por un hecho de tránsito que se pudo haber evitado y prevenido en el marco de la **responsabilidad y la autorregulación**. Los siniestros viales ocurren cuando varios eslabones de una cadena se rompen, lo que quiere decir que las causas de un siniestro pueden identificarse para tomar medidas que eviten este tipo de sucesos en un futuro (...)*”

Los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) son los más afectados por los siniestros de tránsito; en los últimos tres años, el 95% de las víctimas mortales estuvieron concentrados en estos usuarios. El peatón es el usuario más afectado por los siniestros en Bogotá, concentra el 48% de las muertes; seguido por los usuarios de motocicleta (35%) y los usuarios de bicicleta (12%).

CIRCULAR No. 009 05 JUL. 2019

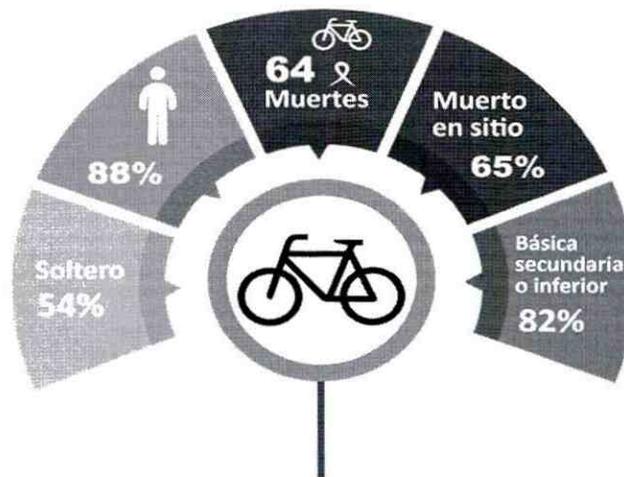
Tabla 1. Víctimas fatales por usuario vial en 2018

Condición	Víctimas fatales		Participación sobre el total	
	2017	2018	2017	2018
Peatón	272	245	49,8%	47,7%
Motociclista	152	150	27,8%	29,2%
Ciclista	59	64	10,8%	12,5%
Total Pasajeros	48	47	8,8%	9,1%
Motocicleta	30	29	5,5%	5,6%
Liviano	9	8	1,6%	1,6%
Buses	6	6	1,1%	1,2%
Taxi	2	2	0,4%	0,4%
Carga	1	2	0,2%	0,4%
Total Conductores	15	8	2,7%	1,6%
Liviano	10	4	1,8%	0,8%
Buses	1	1	0,2%	0,2%
Taxi	4	3	0,7%	0,6%
Carga	0	0	0,0%	0,0%
Total	546	514	100,0%	100,0%

Fuente: Elaborado por la Secretaría Distrital de Movilidad con base en datos del Sistema Geográfico de Accidentes de Tránsito – SIGAT.

El 88 % de los ciclistas que fallecieron en 2018 eran hombres, 2 de cada 3 ciclistas falleció en vía, la mayoría tenía escolaridad igual o menos a bachillerato (82 %) y la mayoría era soltero (54 %)

Ilustración 1. Caracterización de los ciclistas fallecido 2018



En cuanto a la tipología de los siniestros de ciclistas, el 53% de las muertes son causadas por conflictos con conductores de transporte público, seguidos por vehículos de transporte de carga.

Ilustración 1. Matriz de interacciones de las fatalidades por tránsito, Bogotá 2018



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad con base en datos del Sistema Geográfico de Accidentes de Tránsito – SIGAT.

El panorama presentado de siniestralidad vial para ciclistas es preocupante, mucho más cuando en la ciudad hay un interés real de implementar políticas de movilidad urbana ciclo-inclusiva. Este lineamiento parte de la necesidad de lograr que cualquier persona pueda utilizar la bicicleta de manera segura y cómoda en sus desplazamientos.

Por definición, una ciudad ciclo-inclusiva es aquella en donde la bicicleta es una forma normalizada de transporte donde no importe la edad, el género, el motivo y momento de realización del viaje.

Todas estas variables o factores, están condicionados por elementos geográficos, urbanísticos, ambientales, culturales y económicos, entre otros, y que, para efectos de este lineamiento, será la infraestructura vial (características de las vías) y la seguridad vial (riesgo en la circulación) los que reciban atención.

Concluyendo, la Secretaría Distrital de Movilidad precisa que, si bien la normatividad permite el uso conjunto de las ciclorutas y vías cuando coexistan en el mismo lugar, la Entidad recomienda a los ciclistas, usar la ciclorruta en aquellos lugares donde se encuentran combinadas las dos infraestructuras. De otra parte, para todos los actores viales se recomienda conservar la derecha y distancia de seguridad para su circulación.

De otra parte, la Resolución 160 de 2017 “Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadríciclo (...)” define en su artículo 3 al motociclo, ciclomotor o Moped como el “(...) Vehículo automotor de dos (2) ruedas, provisto de un motor de combustión interna, eléctrico y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, de cilindraje no superior a 50 cm³ si es de combustión interna ni potencia nominal superior a 4 kW si es eléctrico (...)” y el Tricimoto como “(...) vehículo automotor de tres ruedas, con estabilidad propia y chasis de triciclo, provisto de un motor de combustión interna, eléctrico y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, de cilindraje no superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y de potencia nominal no superior a 4 kW, si es eléctrico, cuya masa no es superior a 270 kg, y cuyo número máximo de acompañantes es igual a 3 incluido el conductor.” y el cuadríciclo como el “Vehículo automotor de cuatro ruedas, con estabilidad propia, cuya masa en vacío sea inferior o igual a 450 kg para vehículos de transporte de personas o 600 kg para vehículos con posibilidad de transporte de mercancías dentro del chasis y cuerpo del vehículo, sin incluir la masa de las baterías para los vehículos

eléctricos, y con un motor de cilindrada mayor a 50 cm³ o cuya potencia sea inferior o igual a 15 kW para los que cuentan con motor eléctrico.”

Aunado a lo anterior el artículo 8 de la Resolución 160, establece los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimotor y cuadríciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía no podrán transitar sobre las aceras o andenes ciclo vías, ciclorrutas o cualquier tipo de cicloinfraestructura y lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones o bicicletas, ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.

Por lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad encuentra adecuado recordar a los conductores de vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimotor y cuadríciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, las prohibiciones de circulación de estos medios de transporte, en los lugares descritos anteriormente.

III. LAS CONDUCTAS QUE DEBEN SER ADOPTADAS POR LOS CONDUCTORES DE LAS BICICLETAS Y TRICICLOS

Los usuarios de las bicicletas y triciclos están sometidos al cumplimiento de las regulaciones del Código Nacional de Tránsito Terrestre, que establece que, en las vías, el ciclista debe transitar tomando un carril, como lo establece el artículo 95 de la Ley 769 de 2002, por el cual se expidió el Código Nacional de Tránsito Terrestre –CNTT–, con observancia de lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Código Nacional, de la siguiente forma:

- En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, las bicicletas y los triciclos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha.
- En aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, las bicicletas y los triciclos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.
- Vías de doble sentido de tránsito. De dos (2) carriles: las bicicletas y los triciclos transitarán en el carril de su derecha y utilizarán con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento, y siempre respetarán la señalización respectiva. De tres (3) carriles: las bicicletas y los triciclos deberán transitar por los carriles extremos que quedan a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente. De cuatro (4) carriles: Los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito de bicicletas y de triciclos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos”.
- Cuando se transite en grupo, los ciclistas “(...) *deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo*”, como lo establece el artículo 95 del Código Nacional de Tránsito Terrestre con observancia de lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Código Nacional.
- Respetar las normas y señales de tránsito.
- Cuando circulen entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, deberán llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja, como lo establece el artículo 95 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por el artículo 9 de la Ley 1811 de 2016.
- Cuando los conductores de bicicleta circulen entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, deberán vestir chalecos o chaquetas reflectivas, como lo establece el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

CIRCULAR No. 009 05 JUL. 2019

El Código Nacional de Tránsito, señala algunas conductas que no pueden ser realizadas por los conductores de las bicicletas y triciclos, las cuales se enuncian a continuación:

- Sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario, como lo establece el artículo 94 de la Ley 769 de 2002.
- Bajo ningún caso, los ciclistas podrán ocupar los carriles exclusivos del Transporte Público Masivo, tal como lo regulan los artículos 94 y 95 de la Ley 769 de 2002.
- Transitar sobre las aceras y lugares destinados al tránsito de peatones, y por aquellas vías donde las autoridades competentes lo prohíban, como lo establece el artículo 94 de la Ley 769 de 2002.
- Hacer maniobras peligrosas que generen riesgo tanto en el ciclista como en otros actores de la vía, como lo establecen los artículos 60, 68 y 95 de la Ley 769 de 2002.
- Transportar cosas que disminuyan la visibilidad, que los incomoden en la conducción o que impiden un tránsito seguro, como lo establece el artículo 95 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 9 de la Ley 1811 de 2016.

IV. INFRACCIONES DE TRÁNSITO POR EL USO INADECUADO DE LAS BICICLETAS

El incumplimiento de las normas establecidas en el Código Nacional de Tránsito hará incurrir al ciclista en las infracciones contempladas en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002 y literales A, G02, H03, H04, H05, H10 y H13 del artículo 1º de la Resolución 3027 de 2010 del Ministerio de Transporte, que darán lugar a la imposición de las respectivas sanciones contempladas en las normas descritas.

V. ADELANTAMIENTO POR PARTE DE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR A UNA BICICLETA

El conductor de un vehículo automotor, deberá realizar la maniobra de adelantamiento, en los lugares permitidos, a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) de la bicicleta, como lo establece el artículo 60 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 17 de la Ley 1811 de 2016.

VI. RECOMENDACIONES EN EL USO DE LA BICICLETA

La Secretaría Distrital de Movilidad, como promotor del Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026, recomienda lo siguiente a los ciclistas:

1. PARA LOS VEHÍCULOS:

BICICLETAS

- Sistema de frenos efectivo y en buen estado.
- Elementos reflectivos sobre el vehículo de manera frontal, lateral y posterior.
- Timbre o corneta con la intensidad necesaria para advertir a otros su tránsito.

TRICICLOS

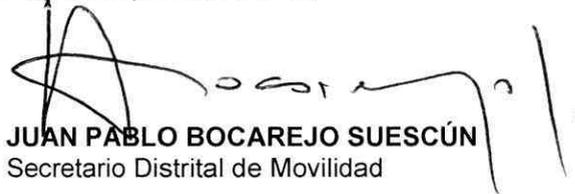
CIRCULAR No. 009 05 JUL. 2019

- Sistemas de frenos para las tres ruedas
- Timbre o corneta con la intensidad necesaria para advertir a otros su tránsito.
- Espejo retrovisor

2. PARA LOS USUARIOS

- Utilizar el casco abrochado. El casco debe cumplir las especificaciones establecidas por la Norma Técnica NTC 5239 "Cascos para ciclistas y para usuarios de monopatines y patines de rueda" del 31 de mayo de 2004 o la que la modifique o sustituya.
- No manipular dispositivos móviles.
- No transitar sobre la calzada de vías que tengan carriles preferenciales del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).
- No transitar en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas.
- Los usuarios de las bicicletas, bicicletas de pedaleo asistido, triciclos o triciclos de pedaleo asistido deberán transitar a velocidad que les permita garantizar su capacidad de reacción ante cualquier imprevisto, y respetar siempre los límites de velocidad de las vías.

Bogotá mejor para Todos,



JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN
Secretario Distrital de Movilidad

Aprobó: Carolina Pombo Rivera – Subsecretaria de Gestión Jurídica-SDM. *CR*
Revisó: David Louis Uniman Cruz- Asesor Despacho *DLUC*
Paulo Andrés Rincón Garay – Director de Normatividad y Conceptos -SDM *PRG*
Deyanira Consuelo Ávila Moreno-Subdirectora de Bicicleta y el Peatón-SDM *DA*
Proyecto: Claudia Duran Sánchez. Profesional Especializado DNC-SDM. *CD*
Juan Manuel Prado Villafraide, Contratista SBP – Secretaría Distrital de Movilidad. *JMP*
Andrés Felipe Vergara Benedetti. Contratista SBP – Secretaría Distrital de Movilidad. *AB*