

( 27 OCT 2023 )

*“Por la cual se adopta el Manual de la participación para la ciclo-inclusión”*

LA SECRETARIA DE MOVILIDAD DE CHÍA – CUNDINAMARCA

En uso de sus facultades constitucionales y legales y en especial las conferidas por el artículo 1, 24, y 209 de la Constitución Política de Colombia, el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006, el artículo 3,5 y 7 de la Ley 769 de 2002, artículo 82 del Decreto Municipal 40 de 2019.

CONSIDERANDO

Que el **Artículo 1ero** de la Constitución Política de Colombia dispone

*ARTICULO 1o. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.*

Que, el **Artículo 2** de la Constitución Política, instituye como fines esenciales del Estado;

*ARTICULO 2o. Son 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. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.*

Que, el **Artículo 24** ibídem, señala;

*ARTICULO 24. 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.*

Que, el **Artículo 209** de la Carta Política, dispone,

*ARTICULO 209. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.*

Que, dispone el **Artículo 311** de la Constitución Política instituye,

*ARTICULO 311. Al municipio como entidad fundamental de la división político administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el*





*mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.*

Que la Ley 769 de 2020, Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, dispuso:

*ARTÍCULO 1o. AMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS. -Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito (...).*

Que el Artículo 3 *ibídem*, define como autoridades de tránsito las siguientes:

*ARTÍCULO 3o. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. -Artículo modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:*

*El Ministro de Transporte.*

*Los Gobernadores y los Alcaldes.*

*Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.*

*La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.*

*Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.*

*La Superintendencia General de Puertos y Transporte.*

*Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o de este artículo.*

*Los Agentes de Tránsito y Transporte.*

Que el Artículo 1ero de la Ley 1083 de 2006 "Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones", modificado por el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019 reza;

*Los municipios y distritos que deben adoptar planes de ordenamiento territorial en los términos del literal a) del artículo 9o de la Ley 388 de 1997, formularán, adoptarán y ejecutarán planes de movilidad. Los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.*

*En todo caso, los planes de movilidad deberán determinar objetivos y metas de movilidad sostenible, articulados con los respectivos planes de ordenamiento territorial, cuyo total cumplimiento deberá garantizarse mediante la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos.*

*Cualquier municipio que esté fuera de esta obligación podrá formular, adoptar y ejecutar su plan de movilidad en el marco de los objetivos y metas de movilidad sostenible y segura, en especial capitales departamentales, municipios con nodos de comercio exterior, con intensidad turística, o con altos índices de contaminación o siniestralidad.*

*Las áreas metropolitanas definidas por el artículo 319 de la Constitución Política de Colombia y que se encuentren legalmente conformadas, deberán formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad sobre*



RESOLUCIÓN NÚMERO

Nº 4881

27 OCT 2023

HOJA No

la totalidad del territorio de los municipios que la conforman. Los planes de movilidad metropolitanos deberán formularse, adoptarse y ejecutarse con los mismos parámetros definidos para los municipios y distritos; así mismo, deberán garantizar concordancia con el nivel de prevalencia tanto de los planes integrales de desarrollo metropolitano como de los planes estratégicos de ordenamiento territorial metropolitano definidos por la Ley 1625 de 2013, que le corresponda a cada área metropolitana.

Los contenidos de los planes de desarrollo municipal y distrital de que trata la Ley 152 de 1994, deben armonizarse con los objetivos y metas de los planes de movilidad.

Los municipios y distritos que integran y hacen parte del territorio de un área metropolitana, deben armonizar igualmente sus planes de desarrollo con el plan de movilidad de la respectiva área metropolitana, en los términos del presente artículo.

La formulación de los planes de movilidad sostenible y segura deberá enmarcarse en la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia. (...).

Que, por su parte, el Artículo 2º de la precitada norma determina;

**ARTÍCULO 2o.** Los Alcaldes de los municipios y distritos de que trata el artículo anterior tendrán un plazo de dos (2) años contados a partir de la promulgación de la presente ley, para adoptar mediante Decreto los Planes de Movilidad en concordancia con el nivel de prevalencia de las normas del respectivo Plan de Ordenamiento Territorial. Los Planes de Movilidad deberán:

a) Identificar los componentes relacionados con la movilidad, incluidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, tales como los sistemas de transporte público, la estructura vial, red de ciclorrutas, la circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte;

b) Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial. En especial, se debe diseñar una red peatonal y de ciclorrutas que complemente el sistema de transporte, y articule las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad propuestas en el Plan de Ordenamiento Territorial. El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial elaborará los estándares nacionales para el desarrollo de vivienda, equipamientos y espacios públicos necesarios para dicha articulación. (...).

Que entre tanto, la Ley 1503 de 2011, Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones; fija como Objeto en su Artículo 1ero;

**Artículo 1º.** Objeto. La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

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

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

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



**RESOLUCIÓN NÚMERO**

**Nº 4881**

**27 OCT 2023 HOJA No**

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

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

Que la precitada Ley define el significado de actores en la vía a saber:

**Artículo 2°.** Actores de la vía. Son 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.

Que, por su parte, 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”, describe como objeto el definido en su Artículo 1ero que reza;

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

Que, del mismo modo en su artículo 3 ibídem, determina el beneficio por el uso intermodal del transporte público al establecer:

**ARTÍCULO 3o. BENEFICIO POR USO INTERMODAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO.** Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.

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

**PARÁGRAFO 2o.** Los municipios y distritos asumirán el costo de estos pasajes con cargo a sus respectivos presupuestos.

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

**PARÁGRAFO 4o.** Se incentivará la instalación y uso de portabicicletas en todos los medios de transporte público terrestre como forma de integración modal del transporte. De ninguna manera se entenderá

que el uso de portabicicletas es objeto de comparendo de tránsito o causará inmovilización del vehículo.

Que la Alcaldía Municipal de Chía, a través del Decreto Municipal 40 de 2019 "Por medio del cual se establece el Manual Básico de la Administración Municipal de Chía y se adopta la estructura organizacional interna de la Administración Central del Municipio de Chía" definió las funciones de la Secretaría de Movilidad de Chía, entre las cuales se encuentran:

Artículo 82 Son funciones de la Secretaría de Movilidad:

1. Fijar y formular las políticas y estrategias, sobre regulación y control para el Sector de la Movilidad y el desarrollo de la infraestructura vial y del transporte, en coordinación con las entidades del sector, atendiendo las directrices del Alcalde y demás instancias relacionadas.
2. Proponer al Alcalde los proyectos de acuerdo que deban presentarse al Concejo de Municipal en materia de gestión de tránsito, transporte y seguridad vial.
3. Adoptar los planes y programas que se requieran para el buen funcionamiento de la Secretaría de Movilidad, acordes con al Plan de Desarrollo Municipal.
5. Velar por el cumplimiento de la normatividad vigente en materia de movilidad en el Municipio.
8. Coordinar la elaboración, regulación y ejecución de los programas contenidos en el Plan Maestro de Movilidad, Plan de Ordenamiento Territorial (POT), y del Plan Local de Seguridad vial.(...).

Que mediante Acuerdo Municipal 154 de 2019 "Por medio del cual se adopta la política pública de la bicicleta en el Municipio de Chía" se dispone como objeto;

*ARTÍCULO 1ero. Adoptar la política pública para desarrollar el subsistema de transporte para la conservación de los ciclo-usuarios actuales en el corto plazo y la generación de nuevos ciclo-usuarios en el mediano y largo plazo. (...).*

Que dentro de sus artículos 2º y 3º, fijó como objetivos de la política;

*ARTÍCULO 2. OBJETIVOS DE LA POLITICA. Los objetivos específicos que permiten alcanzar el objeto general de la presente política son:*

- a) *Generar la infraestructura y servicios complementarios para el mejoramiento de las condiciones actuales y la proyección y atención de las necesidades futuras de los ciclo-usuarios.*
- b) *Lograr procesos eficaces y continuos de participación para el desarrollo, operación, control y evolución de la Política Pública de la Bicicleta en Chía. Vinculando a todos los sectores de la sociedad para la generación de estímulos multisectoriales a la movilidad en bicicleta en el territorio, enmarcados en el concepto de la movilidad sostenible y dentro de la visión de ordenamiento como municipio educador, turístico y cultural, basado en un desarrollo competitivo y sostenible.*
- c) *Lograr un marco normativo y de regulación que haga que el uso de la bicicleta sea más seguro sin ser restrictivo.*
- d) *Lograr procesos efectivos de gestión, operación, control, integración intermodal y monitorio de todos los componentes del subsistema de transporte ciclista.*

*ARTÍCULO 3. ALCANCE DE LA POLITICA: Establecer las directrices de las medidas de política para:*



RESOLUCIÓN NÚMERO Nº 4881

27 OCT 2023

HOJA No

- a) Proveer ciclo infraestructura municipal segura, directa, coherente, cómoda y atractiva.
- b) Adoptar la política pública de la bicicleta de manera participativa y eficaz
- c) Soportar un marco normativo y regulatorio ciclo-inclusivo.
- d) Soportar la operación, monitoreo y control de infraestructuras y servicios municipales para la bicicleta, que logren incrementar el porcentaje diario de viajes municipales en bicicleta.

Que, el precitado Acuerdo en el Artículo 5o determinó en el componente de la Dimensión de participación; que

*El éxito de la política pública de la bicicleta dependerá de que sus productos respondan adecuadamente a las necesidades de la comunidad y demás actores involucrados. Para esto, todas sus medidas deberán seguir procesos efectivos multiactorales de participación que garanticen la satisfacción de las necesidades de la comunidad, entendiendo por comunidad tanto a la ciudadanía en general, como a los distintos actores sociales y económicos del municipio.*

*Parágrafo 1: Son objetivos de este eje los siguientes:*

- a) *Lograr el consenso y el entendimiento, por parte de todos los usuarios de las vías y del espacio público para movilidad, acerca de la conveniencia del desarrollo y operación del subsistema de transporte ciclista en Chía.*
- b) *Promover la inserción de la bicicleta en el sistema de transporte regional, de tal manera que fortalezca las conexiones e interacciones en la región.*
- c) *Alimentar las decisiones y las inversiones para que satisfagan eficazmente las necesidades de las personas ciclistas actuales y futuras*

Que, en similar sentido establecieron en su Artículo 6º, las acciones para la MATERIALIZACIÓN DE LA DIMINUCIÓN DE PARTICIPACIÓN, entre las cuales se encuentran;

- a) *Implementar en Manual de participación para la Ciclo-Inclusión. El manual de participación establecerá los lineamientos (reglas y metodologías) para la aplicación de procesos de participación en cada etapa de las medidas que se deriven de la presente política, de acuerdo a su naturaleza (de gestión o de acción). El manual será vinculante y de obligatorio cumplimiento, y deberá formularse buscando la eficacia de los procesos. Deberá evitar reprocesos y contemplar mecanismos ya existentes, tales como los presupuestos participativos. Según corresponda, los procesos de participación deberán incluir al sector público, privado, a la academia, a la comunidad directamente afectada y a la ciudadanía en general, de acuerdo a las metodologías que se planteen.*

Que en su Artículo 10º el Acuerdo planteó como acciones para la materialización de la dimensión de regulación:

- b) *Regular la información relacionada con la Bicicleta. El Subsistema de Transporte Ciclista requiere de flujos continuos y eficaces de información en todas sus etapas (planeación, implementación, operación, seguimiento y mantenimiento) de tal manera que las decisiones y las inversiones tengan la mayor certeza posible. Dichos flujos deberán ser eficaces tanto entre los propios componentes del subsistema como con otros sectores sociales y con la ciudadanía en general. Por lo anterior, la Alcaldía deberá implementar los instrumentos normativos correspondientes para facilitar el acceso general de la información intersectorial del municipio,*



*augmentar sus flujos, su transparencia y consolidar las operaciones estadísticas interactorales, de tal manera que se puedan tomar mejores decisiones, estimar costos y beneficios, y mejorar las infraestructuras y servicios en el tiempo.*

- c) *Consolidar y Adoptar el Manual de la Bicicleta. Con miras a establecer las reglas de comportamiento en la vía, difundir información y a educar al ciclista urbano, rural y flotante acerca de las infraestructuras, servicios, responsables municipales, derechos deberes relacionados con el uso de la bicicleta en Chía, se consolidará y adoptará el Manual de la bicicleta. Esta consolidación deberá ser congruente con los principios de la presente política y será realizada por la Dirección de Educación y Seguridad Vial en colaboración con la Mesa de la Bicicleta. Así mismo, deberá ser actualizado cada dos años, o antes si se presentan cambios en el sistema que justifiquen dicha actualización, y podrá ser distribuido de distintas maneras (digitales y físicas), buscando abarcar el mayor público posible. La Dirección de Educación y Seguridad Vial será la responsable de adoptarlo difundirlo, para lo cual podrá contar con la colaboración de la Mesa de la Bicicleta y establecer sinergias con otras instituciones y cuerpos de gobierno, así como con otros grupos de acción ciudadana.*

Que la Ley 2222 del 30 de junio de 2022 "Por medio de la cual se promueve el uso de la "bici" segura y sin accidentes", fijo como objeto:

*ARTÍCULO 1o. OBJETO. Esta ley tiene por objeto promover el uso de la bicicleta segura y sin accidentes, fomentando y fortaleciendo el conocimiento a través de la pedagogía de las normas de tránsito y la política pública de seguridad vial por parte de los actores en la vía. También, el fomento de la participación de colectivos de actores vulnerables en una de las instancias de apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para prevenir la accidentalidad de los ciclistas y demás actores vulnerables.*

Que, la misma ley dispuso en su Artículo 4º:

*ARTÍCULO 4o. ACTOR VIAL CICLISTA EN EL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. En el proceso de formulación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2032, la Agencia Nacional de Seguridad Vial incorporará un capítulo especial relacionado con el actor vial ciclista. En este, además de un diagnóstico, se establecerán los lineamientos de política pública para salvaguardar dicho actor vial vulnerable.*

Que, en desarrollo de lo anterior, el Decreto 1430 del 29 de julio 2022, *Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031"*; en su artículo 2º, determinó las Áreas de acción Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031 y objetivos, entre las cuales se estableció como áreas de acción Comportamiento seguro en los actores viales así como gobernanza donde se destacan como objetivos generales Incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales, Fortalecer los principios de la gobernanza en la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque Sistema Seguro, Articular el sector público con los actores privados, sociales y académicos en la implementación de la política de seguridad vial., entre otros.

Que en el Decreto 146 de 26 de Agosto 2022, *en el cual se crea la mesa de la bicicleta del municipio de Chía, se establece su conformación y reglamento de funcionamiento y se toman otras determinaciones*; expuso entre sus consideraciones, entre otras, el resultado del documento técnico de la política pública de la bicicleta, en el que se resalta que el Municipio de Chía está generando alrededor de (37.300) viajes diarios en día hábil en bicicleta y (15.200) en día no hábil, confirmando que la bicicleta es un vehículo principalmente utilizado para viajes obligados (de trabajo y estudio), situación que genera la necesidad de saber cuántas personas utilizan este





RESOLUCIÓN NÚMERO N° 4 8 8 1

27 OCT 2023

HOJA No

medio de transporte para proyectar acciones que se enfoquen a mejorar las condiciones de transitabilidad, de tal manera que se alcance una distribución congruente con la composición de la población para lograr accesibilidad al ciclista de manera justa, pensando en las capacidades de los ciclo-usuarios ( infantes, tercera edad, mujeres, entre otros) para ahorrar tiempo y dinero, promoviendo una movilidad social e incentivando el ciclismo recreativo.

Que, resalta el antes mencionado Decreto, que dentro de los objetivos específicos de la política pública de la bicicleta se encuentra entre otros, lograr procesos eficaces y continuos de participación para el desarrollo, operación, control y evolución de la política pública de la bicicleta en el Municipio de Chía, vinculando a todos los sectores de la sociedad para la generación de estímulos multisectoriales a la movilidad de la bicicleta en el territorio, enmarcados en el concepto de movilidad sostenible y dentro de la visión de ordenamiento como municipio educador, turístico y cultural, basado en un desarrollo competitivo y sostenible.

Que la Organización de las Naciones Unidas ONU, mediante la Resolución A/RES/74/299 del 2020 y tomando como base la Declaración de Estocolmo, proclamó la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, en la cual reiteró como meta la reducción de las muertes y lesiones en las carreteras en un (50%), y adicionalmente, mediante dicha resolución, la Organización Mundial de la Salud - OMS insta a los países miembros a la adopción del enfoque de sistema seguro y de visión cero que promueva un orientación basada en pruebas e impulsado por los datos; este enfoque identifica que los accidentes viales son previsibles y derivado de ello al existir una probabilidad para su ocurrencia les denomina siniestros viales.

Que el artículo 15 del Acuerdo 168 del 2020 "Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Municipal: Chía, educada, cultural y segura para la vigencia 2020-2023", contempla dentro las estrategias del sector movilidad "Disminuir la accidentalidad creando entornos adecuados, eficientes y seguros en el marco del Plan Local de Seguridad Vial, promoviendo la seguridad vial de todos los actores en la vía, generando cultura y educación en el uso del espacio público y utilización de medios alternativos de transporte, que propendan por el mejoramiento del medio ambiente y la disminución de emisiones contaminantes.

Que acorde con lo anterior, dicha estrategia hace parte del programa "Movilidad ordenada, educada y segura en el marco del Plan Local de Seguridad Vial del municipio de Chía", cuyo objetivo es "Garantizar la movilidad de los diferentes actores del Municipio, generando una cultura de uso eficiente de la infraestructura y equipamiento existente para integrar un sistema vial sostenible.", y donde se implementaran metas, medidas y acciones para actualizar el Plan Local de Seguridad Vial, reducir índices de siniestralidad y otros indicadores relacionados.

Que, por su parte el Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) del Municipio de Chía se formuló según los lineamientos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031 adoptado mediante Decreto 1430 de 2022, y tuvo en cuenta los pilares estratégicos previstos en esas decisiones en relación con la gestión institucional de la seguridad vial, las infraestructuras de transporte, los vehículos y la participación de los usuarios, el cual fue actualizado mediante el Decreto 217 del 04 de Septiembre de 2023, teniendo en cuenta la expedición del Decreto 1430 de 2022, que modificó los ejes sobre los cuales se había planteado el Plan Local de Seguridad Vial-PLSV del Municipio de Chía, con vigencia hasta 2021, y dando cumplimiento al Plan Nacional de Desarrollo 2022 - 2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida", acorde con la directriz de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), se requiere la actualización del Plan Local de Seguridad Vial - PLSV vigente en el Municipio de Chía.

Que, la participación ciudadana es un elemento esencial para lograr la consolidación de una estrategia de la bicicleta válida; desde colectivos ciclistas hasta las asociaciones de vecinos y comerciantes, existen diferentes agrupaciones cuyos conocimientos, experiencias e influencia son importantes para conformar una estrategia efectiva, independientemente de si son críticos o de apoyo, la incorporación sistemática de estos aportes a través de procesos participativos, además de enriquecer las propuestas, también puede hacer más eficiente la implementación de los proyectos al anticipar, atender y mitigar oposición que pueda surgir a estos proyectos.



Los comentarios negativos y críticas también ayudan a anticipar problemas y ajustar diseños y la formulación de proyectos relativos a la ciclo - inclusión.

Que, en desarrollo de lo anteriormente expuesto, se hace necesaria la implementación del MANUAL DE PARTICIPACIÓN PARA LA CICLO-INCLUSION en el Municipio de Chía, como documento de referencia para la toma de decisiones así como la formulación de lineamientos para fomentar una política ciclo-inclusiva en el Municipio, buscando la aplicación de los procesos de participación y acciones regulatorias de ejecución u operación de infraestructura y servicios, a fin de impulsar el ciclismo y los beneficios socioeconómicos y ambientales que este genera y fortalecer la recolección de indicadores, formular políticas de movilidad que incluyan a la bicicleta y construir infraestructura orientada al uso de esta herramienta como impacto positivo en la movilidad de los ciudadanos.

Que, de este modo y una vez se promulgue el presente documentos y se proceda a su publicación, es menester que el Municipio de Chía cabeza de la Secretaría de Movilidad, adelantará la expedición de la respectiva cartilla y promoverá su difusión.

Que, en mérito de lo expuesto

**RESUELVE:**

**ARTICULO 1 – ADOPTAR** el MANUAL DE PARTICIPACIÓN PARA LA CICLO-INCLUSION contenido en el anexo que hace parte integral de la presente Resolución.

**ARTICULO 2. PUBLIQUESE.** La presente resolución en lugar visible de La Secretaria de Movilidad de Chía y en cartilla interactiva y procédase con la su difusión.

**ARTÍCULO 3: VIGENCIA.** La presente resolución rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

**PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

RIGOBERTO VALBUENA PINTOR  
Secretario de Movilidad de Chía - Cundinamarca