



Jurídica

ACUERDO No. 154 DE 2019
Sanción Ejecutiva (04 FEB. 2019)

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA POLITICA PUBLICA DE LA BICICLETA EN EL MUNICIPIO DE CHIA”.

EL CONCEJO MUNICIPAL DE CHIA, CUNDINAMARCA,
En uso de sus atribuciones Constitucionales y Legales y,

CONSIDERANDO

Que el artículo 1° de la Constitución Política de Colombia establece que Colombia es un estado social de derecho fundado 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 y el artículo 95 de la misma Carta consagra el principio de solidaridad como deber de toda persona y ciudadano colombiano.

Que el artículo 2° de la Constitución Política de Colombia establece que 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.

Que el artículo 82 de la Constitución Política de Colombia establece 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”.*

Que la Constitución Política de Colombia en su artículo 313 numeral 2 señala que corresponde al Concejo *“2. Adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas”.*

Que la Constitución Política de Colombia en el artículo 315 Numeral 5 establece como función del Alcalde *“5. Presentar oportunamente al Concejo los proyectos de acuerdo sobre planes y programas de desarrollo económico y social, obras públicas, presupuesto anual de rentas y gastos y los demás que estime convenientes para la buena marcha del municipio”.*

Que la Ley 136 de 1994 en su artículo 91 modificado por el artículo 29 de la Ley 1551 de 2012 en el literal a numeral 1 en relación con el Concejo, establece *“1. Presentar los proyectos de acuerdo que juzgue convenientes para la buena marcha del municipio”.*

Que la reforma de la Ley 1503 de 2011, busca dar mayor énfasis a la necesidad de fortalecer hábitos y comportamientos de los actores del tránsito, pero bajo la premisa de la seguridad como razón de ser para reducir los altos índices de accidentalidad. La norma *Ibidem*, establece quienes son actores y cuales son considerados como tal, cuando determina: *“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”.*



Concejo Municipal de Chía

De Puertas Abiertas con Sentido Social

Que la Ley 1503 de 2011, es clara en determinar quién es un actor del tránsito, lo mismo que el papel que juega, cuando desarrolla una de las varias posibles actividades, de allí que para que cumpla su rol, debe existir por parte de toda entidad pública o privada, el deber de diseñar un plan que permita establecer formas de compartimiento, pero especialmente medidas de prevención y mitigación, esto al prever:

“Artículo 12. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente ley.

Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera. Este Plan contendrá, como mínimo, las siguientes acciones:

- 1. Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial.*
- 2. Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito.*
- 3. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.*
- 4. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.*
- 5. Realizar el pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito.*
- 6. Conocer y difundir las normas de seguridad vial”*

Que la Ley 1702 de 2013, es la muestra del esfuerzo que hace el Gobierno Nacional para buscar mecanismos que permitan disminuir los índices de accidentalidad protegiendo así a todos los actores viales, es por ello que la norma ibídem estableció en su artículo 2, la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), como entidad encargada de regular tanto a entidades públicas y privadas en temas asociados a la seguridad vial *“La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito”*.

Que el artículo 1° de la Ley 1083 de 2006, establece que *“Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9° de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley”*.

Así mismo la norma ibídem en su artículo 2 establece que *“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*



Concejo Municipal de Chía

De Puertas Abiertas con Sentido Social

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;*

Que el Gobierno Nacional en garantía de la protección del ambiente y de propender por la generación de hábitos de vida saludables, ha expuesto en su plan de gobierno 2014-2018 "Todos por un nuevo país", un estímulo para el uso de la bicicleta de la siguiente manera: Ley 1753 de 2015 artículo 204, "El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, realizará acciones tendientes a promover el uso de modos no motorizados y tecnologías limpias, tales como bicicleta, tricimóviles y transporte peatonal en todo el territorio nacional (...)"

Que la Ley 1682 de 2013, "por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias", estableció en su artículo 2 que "la infraestructura del transporte es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos".

Que la Ley 1811 de 2016, en concordancia con el plan nacional de desarrollo promueve el uso de otros medios alternativos de transporte de la siguiente manera: artículo 1 "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 el Acuerdo 97 de 2016, mediante el cual se adopta el plan de Desarrollo del Municipio de Chía "Si... marcamos la diferencia", en su artículo 16 respecto a indicadores y metas del componente del sector Movilidad, planteo como indicador del programa "Movilidad Organizada y Segura" la política pública de la bicicleta, formulada e implementada.

Que el Acuerdo 100 de 2016 "Por medio del cual se adopta la revisión general y ajustes al Plan de Ordenamiento Territorial - POT - del municipio de Chía - Cundinamarca, adoptado mediante acuerdo 17 de 2000" en su artículo 6 definió las Políticas Generales del Plan de Ordenamiento Territorial en el cual el numeral séptimo literal d. señala: "Proponer estrategias y desarrollar infraestructura para la movilidad no motorizada que beneficie a peatones, ciclistas y demás medios alternativos".

Por lo anteriormente expuesto,



ACUERDA:

TÍTULO I. POLÍTICA DE LA BICICLETA
CAPÍTULO I. OBJETO, OBJETIVOS, ALCANCE Y PRINCIPIOS

ARTÍCULO 1. OBJETO. 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.

Parágrafo. Hace parte de la presente Política de la bicicleta el documento técnico de soporte que sustenta su formulación.

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:

- 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.

ARTÍCULO 4. PRINCIPIOS DE POLITICA. Son principios que orientan la Política Pública de la bicicleta del Municipio de Chía, los siguientes:



Concejo Municipal de Chía

De Puertas Abiertas con Sentido Social

a) Accesibilidad ciclista municipal.	El subsistema de transporte ciclista proveerá, de manera incremental, la posibilidad de acceder a todos los bienes, servicios, actividades y relaciones del municipio para ciclo-usuarios de todas las edades y capacidades, cumpliendo con los demás principios de esta política. Así mismo, contribuirá a mejorar las condiciones de acceso de la población con movilidad reducida.
b) Segura.	El subsistema de transporte ciclista protegerá la integridad personal de todos los usuarios de los espacios públicos de movilidad, dentro del alcance de sus actuaciones.
c) Conveniente	El subsistema de transporte ciclista deberá proveer condiciones de acceso cómodas, confiables y legibles para todos los actores viales, dentro del alcance de sus actuaciones. Confiabilidad significa que el usuario puede anticipar con certeza la calidad del servicio que el subsistema de transporte ciclista le prestará (el cual debe ser como mínimo bueno), así como en el buen comportamiento de los demás usuarios viales. Cómodo significa que usar la ciclo infraestructura debe ser placentero y que las interacciones con otros usuarios viales deben ser armoniosas. La legibilidad quiere decir que las reglas de comportamiento deben ser claras para todos los actores viales.
d) Sostenible	La asignación de los derechos de vía para los ciclistas se adaptará al contexto y deberá contribuir a la justicia social, la eficiencia económica y al equilibrio ambiental del municipio. Así, el usuario del subsistema de transporte ciclista gozará de medidas de prevalencia y protección de manera proporcional a los riesgos que enfrente, a los actores viales con que interactúe y a las prospectivas de generación de beneficios sociales y ambientales.
e) Participativa	Todo tipo de medidas (estrategias, planes o programas) que se deriven de la presente política deberán seguir procesos de participación eficaces que garanticen la satisfacción de las necesidades de los distintos actores y sectores interesados en la promoción y en el uso de la bicicleta, de acuerdo a las normativas aplicables.

TÍTULO II. DIMENSIONES DE LA POLITICA

CAPÍTULO I. DIMENSION DE PARTICIPACION

ARTÍCULO 5. DIMENSION DE PARTICIPACION.	<p>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.</p> <p>Parágrafo 1: Son objetivos de este eje los siguientes:</p> <p>a) Lograr el consenso y el entendimiento, por parte de todos los usuarios de las vías y del espacio público</p>
--	--



Concejo Municipal de Chía

De Puertas Abiertas con Sentido Social

6
SA

	<p>para movilidad, acerca de la conveniencia del desarrollo y operación del subsistema de transporte ciclista en Chía.</p> <p>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.</p> <p>c) Alimentar las decisiones y las inversiones para que satisfagan eficazmente las necesidades de las personas ciclistas actuales y futuras.</p>
<p>ARTICULO 6. MATERIALIZACION DE LA DIMENSION DE PARTICIPACION: Para la materialización de esta dimensión, se plantean las siguientes acciones:</p>	<p>a) Implementar el 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.</p> <p>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.</p> <p>b) Consolidar la Mesa de la Bicicleta. Se consolidará la Mesa de la Bicicleta que continuará alimentando y fortaleciendo las decisiones y los proyectos relacionados con la Bicicleta. Es un espacio de participación ciudadana en el que se integran de manera sinérgica la comunidad, la administración y la academia. Será responsable de implementar, acompañar y hacer seguimiento al cumplimiento del Manual de Participación para la Ciclo-Inclusión de la Política Pública de la Bicicleta, el cual es transversal a todos los ejes de esta política. Estará conformada por representantes de la sociedad civil, del sector público, privado, de la academia y, junto con el observatorio de movilidad definirá los indicadores que deben ser evaluados por el Observatorio de Movilidad. Así mismo, deberá impulsar iniciativas para la inclusión de la bicicleta en las decisiones y los proyectos metropolitanos y regionales.</p> <p>c) Estructurar e implementar la Estrategia de Voluntariado y Patrocinio. Se estructurará e implementará la Estrategia de Voluntariado, la cual buscará consolidar la empresa y la ciudadanía participativa, comprometida, cohesionada y transformativa mediante la habilitación, promoción, implementación y operación de programas pro-Bici a los que los ciudadanos, organizaciones o empresas puedan donar tiempo, energía, habilidades y/o recursos. Durante su estructuración e implementación, buscará incluir las iniciativas ya existentes que están siendo impulsadas desde la ciudadanía, el sector público, la empresa privada y las</p>



organizaciones no gubernamentales, habilitando las condiciones para que más ciudadanos y organizaciones puedan aportar a ellos y potenciarlos. Se podrán implementar incentivos y actividades de promoción para la realización de voluntariados.

La estructuración de la estrategia deberá contemplar como mínimo lo siguiente:

1. Identificación participativa de las iniciativas existentes pro-Bici que están siendo impulsadas por la ciudadanía, el sector público y la empresa privada.
2. Identificación de las necesidades y metas de dichas iniciativas, que puedan ser satisfechas a través de voluntarios y patrocinadores.
3. Estructuración de la estrategia como fortalecedora de dichas iniciativas, como puente entre los voluntarios, las iniciativas y los patrocinadores, y como orientadora en las reglas de participación de tal manera que se mantenga la armonía en las relaciones.
4. Identificación de medidas habilitadoras necesarias para implementar la estrategia (regulación, institucionalidad, incentivos, etc.)
5. Programa de enaltecimiento laboral de los voluntarios y patrocinadores, cuyo objetivo será enaltecer su valor ante prospectivos empleadores o clientes, mediante campañas de comunicación, alianzas con empresas para que consideren dichas experiencias como puntos a favor en sus procesos de selección y de desarrollo de recursos humanos, entre otros.
6. Programas y estrategias de comunicación para promover la participación en el voluntariado.
7. Identificación de necesidades tecnológicas en el marco de la estrategia para enlazar las iniciativas pro-Bici con los prospectivos voluntarios o patrocinadores.
8. Definición de reglas generales para voluntarios, iniciativas y patrocinadores, que propendan por mantener la armonía en las relaciones.
9. Programas pedagógicos para el público en general y para infractores de tráfico, que permitan fortalecer la empatía hacia el ciclista y difundir el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito.
10. Estructuración legal y financiera de la estrategia para su implementación.

d) Programa de participación ciudadana. Se deberá estructurar e implementar un programa de participación ciudadana para la ejecución, operación y el mantenimiento del Subsistema de Transporte Ciclista, en concordancia con las



	<p>necesidades de la comunidad. Así, este programa incluirá:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Participación ciudadana en la provisión de nueva ciclo-infraestructura. Se deberá establecer con la comunidad y para cada componente, plan y programa del Plan Maestro de Ciclo-infraestructura Municipal y establecer los mecanismos para realizar dicha gestión. 2) Participación ciudadana en la operación y mantenimiento de la ciclo-infraestructura. Este componente deberá establecer con la comunidad y para cada estrategia, plan y programa de la Dimensión de Operación, Mantenimiento y Control, dicha estrategia será coordinada por parte de la Secretaria de Movilidad y la oficina de Participación Ciudadana.
--	---

CAPÍTULO II. DIMENSIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

<p>ARTÍCULO 7. DIMENSIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS.</p>	<p>Este eje reconoce que la ciclored y sus servicios complementarios son esenciales para lograr accesibilidad ciclista sostenible, segura, confiable, incluyente, confortable, informada y empática a través del Subsistema de Transporte Ciclista. Por lo anterior, la autoridad correspondiente deberá desarrollar, operar y monitorear la ciclored y sus servicios complementarios de acuerdo a estándares de calidad que permitan sostener la demanda actual e incrementar la demanda futura de transporte en bicicleta.</p> <p>Parágrafo 1: Son objetivos de este eje los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Lograr el marco físico de infraestructura y servicios con la calidad necesaria para sostener en el corto plazo y aumentar en el mediano y largo plazos el porcentaje de viajes hechos en bicicleta. b) Proveer una ciclored integrada a la estructura ecológica principal y a los usos del suelo. c) Proveer una ciclored y servicios complementarios ajustados a las capacidades y necesidades de los ciclo-usuarios más vulnerables.
<p>ARTICULO 8. MATERIALIZACION DE LA DIMENSION INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS: Para la materialización de esta dimensión, se plantean las siguientes acciones:</p>	<p>a) Estructurar e implementar el Sistema de Ciclo-infraestructura municipal como un componente del Plan Maestro de Movilidad. La administración Municipal deberá prestar apoyo con las diferentes entidades o dependencias involucradas para estructurarse e implementarse el Plan Maestro de Ciclo-Infraestructura municipal incorporando lo dispuesto en el Plan Vial, el POT y demás instrumentos de planificación municipales relacionados. Este Plan deberá desarrollar una ciclored con servicios complementarios moderna y en constante evolución. La ciclored moderna será aquella que preste cobertura en dos niveles: rural y urbano de manera segura, directa, coherente, cómoda y atractiva. También facilitará conexiones ciclistas de nivel</p>



regional. La ciclorred moderna es aquella que se reconoce como parte de un todo multimodal, por lo que es armónica con la seguridad y coherencia de los espacios de movilidad de otros usuarios viales de menor prelación (p.ej. Autos, motos, etc.) y respeta la seguridad, directividad, coherencia, comodidad y atractividad de otros usuarios viales de mayor prelación (p.ej. Peatones). Por lo tanto, deberá incluir un componente regional, uno rural y uno urbano.

b) Plan de Integración Regional de la Bicicleta. El Departamento Administrativo de Planeación, o quien haga sus veces, deberá articular los planes locales de la bicicleta con el Plan de Integración Regional. Éste desarrollará una articulación con cicloinfraestructuras y servicios complementarios municipales con funcionalidad regional a través de acciones articuladas con los planes, proyectos y/o macroproyectos de movilidad de los municipios circundantes y del área metropolitana, de forma tal que se generen o fortalezcan las conexiones de movilidad en bicicleta entre el municipio y la región.

Desarrollar estas conexiones requiere de sinergias y de coordinación entre las autoridades, las decisiones y los proyectos de múltiples municipios y los operadores de los servicios de transporte intermunicipal e intramunicipal. Por lo anterior, desde el Departamento Administrativo de Planeación se deberá impulsar ante los municipios correspondientes la creación sinergias para generar las conexiones deseadas.

c) Programa las Empresas Pedalean. Impulsar la bicicleta en el área rural de manera congruente con la Política de Desarrollo Económico, se implementará el Programa Las Empresas Pedalean, el cual desarrollará alianzas con el sector privado y empresarial del territorio, junto con acciones normativas habilitadoras y promotoras, para vincular la promoción y el reconocimiento de la bicicleta como vehículo de trabajo y estilo saludable de vida dentro de los planes de inversión social de las industrias y comercios. Esto con el objetivo de direccionar recursos para:

1. Capacitación al interior de las empresas en cultura vial ciclo-incluyente.
2. Dotación de empleados ciclistas con elementos que incrementen su seguridad vial, su comodidad y su protección frente a eventos atmosféricos, de acuerdo con la normatividad vigente (Ley 1503 de 2011, Ley 1811 de 2016 y demás que apliquen) y siempre bajo el enfoque de eliminar las causas (probadas) de las lesiones y muertes de tránsito.
3. Capacitación en mantenimiento de las bicicletas.
4. Dotación de herramientas o préstamo de herramientas compartidas para mantenimiento mecánico de las bicicletas.



5. Prestación de servicios de mantenimiento y reparación de las bicicletas.
6. Dotación de vehículos empresariales para que puedan transportar bicicletas, buscando generar tramos de viajes compartidos que ahorren esfuerzos excesivos al empleado ciclista.
7. Prestación de servicios empresariales de bicicletas compartidas.
8. Planes de salud ocupacional que contemplen las necesidades de los empleados ciclistas.
9. Programas al trabajo en bici.

d) Programa Turismo en Dos Ruedas. El objeto de este programa será complementar los servicios de acceso en bicicleta a destinos turístico en el área rural del municipio. Para esto, implementará medidas y articulará actores para señalar, y difundir información y recomendaciones acerca los bienes culturales, de patrimonio y paisajísticos del municipio y acerca de las cicloredes que conectan con ellos. Así mismo, impulsará y acompañará la provisión de servicios complementarios en los lugares de destino.

e) Ciudad educadora e integración Social. Específicamente dentro la cabecera municipal, la ciclored y sus servicios complementarios deberán contribuir al modelo de ciudad educadora y propiciar la integración social, el encuentro y el disfrute ciudadano de manera sostenible. Por lo anterior, la provisión de la cicloinfraestructura deberá, entre otros, proveer conexiones entre y hacia:

1. Las zonas residenciales, especialmente las zonas beneficiarias de viviendas VIP, VIS y Macroproyectos de Interés Social Nacional.
2. El sistema de equipamientos.
3. Las áreas de actividad y empleo.
4. La red de servicios de transporte público y colectivo.
5. El sistema de espacio público y la red de parques urbanos.
6. Las áreas de expansión urbana.

También deberán proveerse cicloredes alternas de recreación, con servicios complementarios, durante los días no hábiles, de tal manera que no generen traumatismo en la malla vial municipal que atiende los viajes de turismo. Dichas redes alternas deberán ser integradoras de los distintos segmentos poblacionales proveyendo espacios de encuentro saludable y pacífico.

f) Estrategia de servicios complementarios e integración modal de la bicicleta. Se deberá estructurar e implementar una estrategia de Servicios Complementarios e Integración Modal de la Bicicleta. Esta estrategia implementará acciones que mejoren el confort de los ciclo-usuarios en los orígenes, destinos y recorridos de sus viajes, y la intermodalidad con los sistemas de transporte público, intermunicipal y regional. Para esto, como mínimo deberá proveer:



	<ol style="list-style-type: none">1. Servicios complementarios seguros en el espacio público del origen y el destino según aplique (Ciclo estacionamientos, puntos de hidratación, puntos de mantenimiento de la bici, puntos de nutrición, etc.)2. Servicios complementarios en el recorrido según aplique (información, mapas, puntos de hidratación, puntos de mantenimiento de la bici, barandas de laterales en intersecciones, etc.)3. Servicios de integración modal (ciclo estacionamientos seguros en paraderos de transporte público, espacios en el interior o exterior del vehículo de transporte público para llevar la bicicleta, tarifas especiales o integradas en trasbordos hacia el transporte público, etc.) <p>g) Servicios de Transporte Basados en Bicicleta. Los servicios de transporte basados en la bicicleta permiten servir y atraer nuevos usuarios que aún no poseen bicicleta, aumentando los cambios modales hacia ella. También permiten suplir otras funciones sociales de manera más sostenible. Estos servicios incluyen bicicletas públicas o de uso compartido y las bicicletas de carga.</p> <p>Parágrafo: Se hace claridad que el bici taxi NO es permitido en el Municipio de Chía.</p> <p>h) Sistema de Bicicletas Públicas y de Uso Compartido. La Dirección de Educación y Seguridad Vial, en colaboración con la Mesa de la bicicleta, deberá estructurar e implementar el Sistema de Bicicletas Públicas y de Uso Compartido. Este sistema deberá incorporar la estructuración técnica, legal y financiera de un sistema público de bicicletas, así como la habilitación técnica, legal y financiera de sistemas de bicicletas de uso compartido que puedan ser implementados por otros actores de la sociedad.</p>
--	---

CAPÍTULO III. DIMENSIÓN DE REGULACION

<p>ARTÍCULO 9. DIMENSIÓN DE REGULACION.</p>	<p>Para materializar la visión planteada en esta política se deberá crear el marco legal y normativo correspondiente, buscando la continuidad en el tiempo de las medidas planteadas. Dicho marco generará normas que permitan construir un municipio ciclo-inclusivo y que establezcan plena consciencia general del carácter bidireccional de la ciclo-inclusión: derechos y deberes. Buscará la construcción conjunta de la realidad vislumbrada, involucrando a todos los actores de la sociedad. Así, estará estrechamente ligado al eje de participación. El marco normativo deberá mantener congruencia a través las reglas planteadas, de acuerdo a las externalidades y a las vulnerabilidades que cada actor vial genera y posee en el espacio público de movilidad.</p> <p>El marco normativo será fundamental para lograr los principios de esta política porque el ciclismo generalizado se sostendrá mejor en la sociedad si este, en la medida de</p>
--	--



	<p>sus posibilidades, sigue y respeta reglas claras y conocidas por todos.</p>
<p>ARTICULO 10. MATERIALIZACION DE LA DIMENSION DE REGULACION: Para la materialización de esta dimensión, se plantean las siguientes acciones:</p>	<p>a) Reglas y Definiciones. Estas reglas deberán ser consecuentes con el Plan de Seguridad Vial municipal, ser ciclo-inclusivas y congruentes con las necesidades de la población de movilidad reducida. Es decir, deberán establecer prelación para el ciclista ante otros actores viales de acuerdo al grado de vulnerabilidad, a las características geométricas y funcionales del espacio y a los actores viales que interactúen, considerando la pirámide invertida de prioridad del transporte sostenible. Para lo anterior, deberán contemplar:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Las características de la bicicleta (capacidades y necesidades).2. Las características de la persona (capacidades, necesidades y vulnerabilidades).3. Las características del entorno (funcionalidad del espacio y barreras y facilitadores de la seguridad vial).
	<p>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, aumentar 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.</p>
	<p>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 y 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 y 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.</p>



	<p>d) La Dirección de Educación y Seguridad Vial en colaboración con la Mesa de la Bicicleta, o quienes hagan sus veces, deberán armonizar el marco normativo para la estructuración de Estrategias para la Gestión de la Bicicleta por parte de cada administración. Dichas estrategias deberán apuntar a servir adecuadamente a los ciclo-usuarios de todas las edades y capacidades, en armonía con la accesibilidad de los peatones y de los usuarios de transporte público.</p>
--	---

CAPÍTULO IV. DIMENSIÓN DE OPERACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONTROL

<p>ARTICULO 11. DIMENSIÓN DE OPERACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONTROL</p>	<p>La operación de servicios de transporte basado en la bicicleta, el mantenimiento de la infraestructura, la provisión de información a los usuarios de la bicicleta y otros actores viales, el seguimiento a los impactos generados por las infraestructuras y servicios ofrecidos, su mejoramiento continuo, su mantenimiento y el control del buen uso del Subsistema de Transporte Ciclista serán los determinantes finales de la conservación de los ciclo-usuarios actuales y de la generación de nuevos ciclo-usuarios. La correcta ejecución de este eje, por tanto, es crucial para lograr la visión plasmada en esta política.</p>
<p>ARTICULO 12. MATERIALIZACION DE LA DIMENSION DE OPERACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONTROL: Para la materialización de esta dimensión, se plantean las siguientes acciones:</p>	<p>a) Programa Al Estudio en Bici. La Secretaría de Educación deberá estructurar e implementar el Programa Al Estudio en Bici, cuyo objetivo será proveer condiciones que permitan a los estudiantes acceder a sus instituciones educativas a través de la bicicleta. Para esto, deberá crear los marcos metodológicos, institucionales, normativos y técnicos necesarios, y buscar alianzas con las instituciones educativas. Este Programa deberá incluir componentes para proveer dichas condiciones tanto a estudiantes de primaria, secundaria, técnicos y universitarios. Para estructurar este programa, deberá seguir los principios de esta política, colaborando con la Mesa de la Bicicleta y con demás instituciones relevantes.</p> <p>b) Programa de Hábitos Saludables. La Secretaría de Salud y el Instituto Municipal de Recreación y Deportes, en colaboración con la Secretaría de Movilidad, con la Mesa de la Bicicleta, demás instituciones relevantes y en concordancia con los principios de esta política, deberán implementar el Programa de Hábitos Saludables, con el objetivo de promover la bicicleta como hábito saludable. Este programa deberá contemplar como mínimo los siguientes componentes:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Implementación, apoyo y/o promoción de ciclo paseos diurnos y nocturnos.2. Planeación e implementación de la ciclovía principal y la red de ciclovías locales.3. Implementación de la semana de la bicicleta y del día de no carro.



	<p>c) Estrategia de Avance Tecnológico. Con el surgimiento de nuevas fuentes de energía y nuevos vehículos, tales como las bicicletas asistidas, se presentan oportunidades para ampliar el potencial de la bicicleta como medio de transporte generalizado en el municipio. A través de estas nuevas tecnologías la bicicleta puede convertirse en una opción atractiva para un mayor número de personas en mayor cantidad de viajes. Más servicios y actividades pueden quedar al alcance de las personas ciclistas. Por esto, la Secretaría de Movilidad, en colaboración con La Mesa de la Bicicleta y con grupos de acción ciudadana, especialmente aquellos que trabajan con las necesidades de personas de movilidad reducida, deberán estructurar e implementar una estrategia de avance tecnológico para la incorporación de nuevas tecnologías en el Subsistema de Transporte Ciclista y en los servicios de transporte basados en la bicicleta, de tal manera que una mayor cantidad de viajes y usuarios puedan encontrar en la bicicleta una opción conveniente de movilización.</p>
	<p>d) Programa de Biciclaje. La Dirección de Educación y Seguridad Vial deberá estructurar un programa de reciclaje de bicicletas que permita ofrecer bicicletas a menor precio a un mayor número de personas, y donar otras a personas de escasos recursos que no posean una o que se la hayan hurtado. Este programa podrá estar fuertemente vinculado a la estrategia de voluntariado, puesto que la donación de partes usadas o dañadas de bicicletas y la donación de tiempo y habilidades para repararlas y venderlas podrán ser consideradas opciones de voluntariado. A través de este programa, adicionalmente, se puede educar a infractores de tránsito, dar oportunidades de voluntariado, educar acerca de la mecánica de la bicicleta y generar valor a partir de recursos subutilizados.</p>

TÍTULO III. LINEAS TRANSVERSALES DE LA POLITICA Y DISPOSICIONES FINALES

CAPÍTULO I. LINEA TRANSVERSAL DE APRENDIZAJE

<p>ARTICULO 13. Línea Transversal de Aprendizaje.</p>	<p>Las sociedades son organismos en constante cambio. Las necesidades y las correspondientes herramientas para atenderlas cambian en el tiempo. Esto significa que la política pública de la bicicleta deberá tener la capacidad de evolucionar y de adaptarse, lo cual logrará a través del aprendizaje. Todos los ejes de la política deben contribuir al aprendizaje, por lo que este se convierte en una línea transversal a todos ellos.</p> <p>La línea transversal de aprendizaje parte de entender el aprendizaje como conocimiento que es puesto en práctica. Por esto, requiere del establecimiento de procesos efectivos para mejorar las tomas de decisión y requiere sinergias multiactorales. Esta línea tendrá como objetivos:</p>
---	---





	<ol style="list-style-type: none">1. Ejecutar las operaciones estadísticas que generen, verifiquen, analicen y difundan información relacionada con la accesibilidad ciclista en Chía y con los impactos de esta política2. Fortalecer las decisiones y las inversiones que se realicen en materia de transporte ciclista3. Educar a la ciudadanía en sus derechos y deberes al usar y/o interactuar con este medio de transporte.4. Cuando se realizan procesos de seguimiento consistentes, confiables y transparentes, en adición a mejorar los prospectos de futuras decisiones, se posibilita el acceso a nuevas fuentes de financiación y se fortalece el buen gobierno. <p>Será responsabilidad del Observatorio de Movilidad el recopilar la información y calcular los indicadores que permitan generar los aprendizajes. También deberá retroalimentar a los responsables de cada medida para asegurar procesos de mejora continua. Los indicadores a calcular deberán ser definidos en procesos multiactorales que podrán incluir al gobierno, la comunidad, la mesa de la bicicleta y la academia.</p>
<p>ARTICULO 14. MATERIALIZACIÓN DE LA LÍNEA TRANSVERSAL DE APRENDIZAJE: Para la materialización de esta línea, se plantean las siguientes acciones:</p>	<p>a) Estrategia de Puesta en Práctica del Conocimiento. El objetivo de esta estrategia será el transformar las tomas de decisión para que las inversiones que se realicen incrementen sus beneficios.</p> <p>b) Investigación y Desarrollo. La Secretaria de Movilidad Municipal deberá adelantar estrategias que coadyuven en investigaciones para mejorar el conocimiento relacionado con la bicicleta en Chía. Para lograrlo, se deberán establecer sinergias intersectoriales, especialmente con la academia. A través de las sinergias, este componente estará encargado también de identificar las necesidades de investigación en torno a la bicicleta en Chía. Estas pueden incluir, entre otros:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Relación entre los usos de suelo y los viajes en bicicleta.2. Medición de tasas de generación y atracción de viajes en bicicleta por usos de suelo.3. Preferencias poblacionales respecto del uso de la bicicleta4. Características fisiológicas poblacionales que afectan el diseño de infraestructuras y servicios para la bicicleta.5. Estudios econométricos para relacionar variables socioeconómicas y urbanas con la demanda de transporte en bicicleta.6. Relación entre la estructura urbana, el paisaje urbano y la demanda de transporte en bicicleta.7. Perfiles de comportamiento del ciclista.8. Variables de desempeño del tránsito ciclista. <p>c) Plataformas de Intercambio de Experiencias. En adición a generar conocimiento endógeno, se deberán fortalecer los lazos con otras ciudades para aprender de sus experiencias. Por lo tanto, el Observatorio y/o la Mesa</p>



Concejo Municipal de Chía

De Puertas Abiertas con Sentido Social

	de la Bicicleta o quien haga sus veces deberá identificar las instancias nacionales e internacionales de intercambio de experiencias en la promoción de la bicicleta y participar en ellas (p.ej. Biciudades del Banco Interamericano de Desarrollo).
--	---

CAPÍTULO II. LÍNEA TRANSVERSAL DE FINANCIACIÓN Y COMUNICACIÓN.

ARTICULO 15. LÍNEA TRANSVERSAL DE FINANCIACIÓN	La Administración Municipal deberá dejar la asignación de recursos dentro del presupuesto para el desarrollo de las actividades, planes y programas que se requieran para la materialización de cada una de las dimensiones que conforman esta política. Cada una de las dependencias de la Administración central y descentralizada deberán actuar coordinadamente para que los recursos destinados para el desarrollo de esta política se inviertan de manera adecuada y eficaz.
ARTICULO 16. LINEA TRANSVERSAL DE COMUNICACIÓN.	La Administración Municipal deberá establecer un solo canal de comunicación entre todos los actores que intervienen en el desarrollo de esta política para que operen de manera coordinada en la toma de decisiones y en la difusión de las mismas.

CAPÍTULO III. DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 17. INSTANCIA DE EVALUACION Y VIGILANCIA: Una vez se establezca la política pública de la bicicleta, la Secretaria de Movilidad municipal será la responsable de evaluar y vigilar el cumplimiento de la misma para lo cual podrá crear una instancia interna dedicada exclusivamente a esta labor.

ARTICULO 18. La administración municipal deberá rendir un informe al Concejo Municipal donde relacione cada una de las actividades, planes y proyectos que desarrollen esta política pública. Informe que deberá presentar en el tercer periodo de sesiones ordinarias del Concejo Municipal.


ARTICULO 19. Enviase copia del presente acuerdo al despacho del Gobernador del Departamento de Cundinamarca para el control de legalidad, previsto en el artículo 305 de la Constitución política de Colombia, en concordancia con el artículo 29 de la Ley 1551 de 2012, literal a, numeral 7.

ARTICULO 20. VIGENCIA. El presente acuerdo surte efectos a partir de la fecha de su sanción y publicación.

SANCIÓNESE, PUBLÍQUESE, Y CÚMPLASE

Dado en el Honorable Concejo Municipal de Chía a los treinta y un (31) días del mes de enero del año dos mil diecinueve (2019).


NATALIA GIL LOAIZA
Presidente Concejo Municipal


OMAIRA CASTAÑEDA GUEVARA
Secretaria General



de la ley 1562 de 2012, en el artículo 10, se adiciona el inciso 3º, para que diga: "3º. Las bicicletas que se encuentren en uso y que no estén inscritas en el Registro Nacional de Bienes Muebles, serán sancionadas con multa por infracción de tránsito, de acuerdo con lo establecido en el artículo 100 de la Ley 1712 de 2014, cuando se encuentren en uso en vías públicas."

ACUERDO No. 154 DE 2019

CAPÍTULO IV. LINEA TRANSVERSAL DE COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA EN EL MUNICIPIO DE CHÍA"

**SANCIONADO
4 DE FEBRERO DE 2019**

**LEONARDO DONOSO RUIZ
Alcalde Municipal de Chía**

ARTÍCULO 17. INSTANCIA DE EVALUACIÓN Y FIDELIZACIÓN DE SERVICIOS. El municipio de Chía, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 100 de la Ley 1712 de 2014, adopta la presente política pública para garantizar la calidad de los servicios que presta a la ciudadanía, en el marco de la Ley 1562 de 2012, en el artículo 10, para que diga: "3º. Las bicicletas que se encuentren en uso y que no estén inscritas en el Registro Nacional de Bienes Muebles, serán sancionadas con multa por infracción de tránsito, de acuerdo con lo establecido en el artículo 100 de la Ley 1712 de 2014, cuando se encuentren en uso en vías públicas."

ARTÍCULO 18. LA ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL. El municipio de Chía, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 100 de la Ley 1712 de 2014, adopta la presente política pública para garantizar la calidad de los servicios que presta a la ciudadanía, en el marco de la Ley 1562 de 2012, en el artículo 10, para que diga: "3º. Las bicicletas que se encuentren en uso y que no estén inscritas en el Registro Nacional de Bienes Muebles, serán sancionadas con multa por infracción de tránsito, de acuerdo con lo establecido en el artículo 100 de la Ley 1712 de 2014, cuando se encuentren en uso en vías públicas."

ARTÍCULO 19. EL MUNICIPIO DE CHÍA, EN CUMPLIMIENTO DE LO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 100 DE LA LEY 1712 DE 2014, ADOPTA LA PRESENTE POLÍTICA PÚBLICA PARA GARANTIZAR LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS QUE PRESTA A LA CIUDADANÍA, EN EL MARCO DE LA LEY 1562 DE 2012, EN EL ARTÍCULO 10, PARA QUE DIGA: "3º. Las bicicletas que se encuentren en uso y que no estén inscritas en el Registro Nacional de Bienes Muebles, serán sancionadas con multa por infracción de tránsito, de acuerdo con lo establecido en el artículo 100 de la Ley 1712 de 2014, cuando se encuentren en uso en vías públicas."

ARTÍCULO 20. VIGENCIA. La presente política pública tendrá vigencia a partir de la fecha de su aprobación y publicación.

SANCIONES, FIDELIZACIÓN Y COMPASIS

Dado en el despacho del Concejo Municipal de Chía, a las 10:00 horas del día 4 de febrero de 2019.

OMARA CASTELLANO GÓMEZ
Secretaria Municipal

LEONARDO DONOSO RUIZ
Alcalde Municipal



**LA SECRETARIA GENERAL DEL HONORABLE CONCEJO
MUNICIPAL DE CHÍA**

Certifica:

QUE el Acuerdo Municipal No. 154 de 2.019 **“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA POLITICA PUBLICA DE LA BICICLETA EN EL MUNICIPIO DE CHIA”**, Recibió los dos debates reglamentarios en cumplimiento con lo preceptuado en la Ley 136 de 1.994 y la Ley 1551 de 2.012, en las siguientes fechas y horas:

Primer debate:	enero 22 de 2.019	Aplazado
Primer debate:	enero 24 de 2.019	Aplazado
Primer debate:	enero 28 de 2.019	Aprobado 12:34 p.m.
Segundo debate:	enero 29 de 2.019	Aplazado
Segundo debate:	enero 30 de 2.019	Aplazado
Segundo debate:	enero 31 de 2.019	Aprobado 07:40 p.m.

QUE El primer debate fue dado en la Comisión Segunda Permanente, durante el Primer Periodo de Sesiones Extraordinarias de la vigencia 2.019 y la Ponente del Proyecto de Acuerdo fue la Honorable Concejal Natalia Gil Loaiza.

QUE El segundo debate fue dado en el Primer Periodo de Sesiones Extraordinarias de la vigencia 2.019 y la presidió el señor Primer Vicepresidente de la Corporación, Honorable Concejal Yhon Meyer Díaz Garzón.

La presente Certificación, se expide a los treinta y un (31) días del mes de enero del año dos mil diecinueve (2.019).

OMAIRA CASTAÑEDA GUEVARA
Secretaria General