PROYECTO DE ACUERDO No. _____ DE 2021

"Por medio del cual se crean carriles exclusivos para el tránsito de motocicletas en el municipio de Pasto"

Exposición de Motivos

Objeto del Proyecto

Este proyecto tiene como finalidad crear carriles exclusivos para el tránsito de motocicletas en el municipio de Pasto, y de esta manera ordenar el uso de la infraestructura vial de la ciudad, evitando el zigzag (maniobras peligrosas) y no obstaculizando el paso cuando el semáforo cambia a verde.

Marco de Referencia

En los últimos años, el parque automotor matriculado en Pasto ha aumentado considerablemente tanto así que para el año 2019 la Variación Frente al Año Anterior es del 19,69%, así las cosas, la ciudad de Pasto pasó de tener 34.871 vehículos en el año 2003 a 112.208 hasta el año 2012, por lo que siete años después, el Registro Distrital Automotor señala que hay 174.072 vehículos, lo que equivale a un aumento del 55.12%.

En cuanto al crecimiento de las motocicletas en Pasto es incontrolable y exagerado ya que para el año 2017, la capital nariñense se encontraba en el top 10 de las ciudades con más motos en el país, puesto que para ese año se tenían 124.708 motocicletas, sin embargo, es importante aclarar, que en Pasto transitan a diario motos que no han sido registradas en la ciudad o que solo están de paso pero que de igual manera afectan la movilidad, por lo tanto la cantidad de motocicletas que se movilizan podría ser mayor.

"En agosto de 2019 las matrículas registradas en el país fueron de 53.975 unidades y presentaron un incremento del 3,4% frente a agosto de 2018, cuando el número de unidades ascendió a 52.215. Este comportamiento reafirma la preferencia de los colombianos por la motocicleta como medio de transporte.

De acuerdo con la información de matrículas procesada por el RUNT, a lo largo de 2019 se han matriculado 396.722 motocicletas, con un crecimiento de 11,26% en relación con el mismo periodo de 2018, cuando se registraron 356.722 matrículas"[1].

En 15 años la cantidad de motocicletas en el país aumentó 312,2%, con un crecimiento promedio anual del 20,8%, es decir, en el año 2000 se vendía 57.528 motocicletas nuevas y en 2015 se vendieron 678.894 unidades, de las cuales 11,12% fueron importadas y el 88.87% se ensamblaron en Colombia.

Se observa una disminución de accidentes de tránsito en los últimos 12 años, puesto que en 2004 se registraron 42.986 accidentes tránsito y en 2016 se registraron 31.953, lo que equivale a una disminución del 25,6%.

Por más acciones que emprenden las autoridades para sensibilizar a los actores viales y reducir la siniestralidad, el municipio de Pasto lidera con el mayor número de víctimas mortales.

Las primeras causas probables de accidentes de tránsito en los últimos tres años (2016-2017-2018) tienen que ver con la desobediencia a las señales de tránsito, salirse de la calzada, conducir en estado de embriaguez, adelantar en zona prohibida, impericia al manejar y exceder la velocidad, entre otras.

Un buen porcentaje de conductores de motos y parrilleros no utiliza el casco como debe ser, incluso algunos ni siquiera lo utilizan pues lo llevan en el manubrio de las motocicletas, por esta razón la mayoría de muertes de quienes se movilizan en motocicletas están relacionadas con traumas craneoencefálicos.

Las motos, con lo que más chocan son con objetos fijos, seguidos por los transportes de carga o mulas; en todos los accidentes del 2019 murieron 6.495 personas: el 54 por ciento de ellas (3.532) eran motociclistas, de lo anterior también se evidencia que hombres y mujeres, entre los 20 y 25 años de edad, son los que más fallecen.

Aunado a lo anterior una cifra importante es que, de los 6.823 accidentes, 2.997 involucraron motocicletas.

En cuanto a la accidentalidad vial y el uso de la motocicleta como medio de transporte a nivel nacional, en Colombia se registraron 3.257 muertes de motociclistas en accidentes de tránsito, es decir que en promedio cada día mueren 9 personas en el país.

Por lo anterior este proyecto busca generar el uso adecuado de la infraestructura vial en el municipio de Pasto por parte de los conductores de motos, fijando una

[1] http://www.andi.com.co/Home/Noticia/13484-andi-y-fenalco-en-agosto-de-2019-las-ma

franja delimitada en las intersecciones semafóricas, evitando el zigzag (maniobras peligrosas) y la no obstaculización del paso cuando el semáforo cambia a verde.

Según la ley 769 de 2002, define la motocicleta como un vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante.

El reto más importante que tenemos para poder reducir de una forma considerable la accidentalidad vial en el país, es el de formar la cultura ciudadana de prevención, que solo se logra con la educación.

Ahora bien, respecto a lo anterior es claro que hace falta, información y conocimiento de la normatividad vial para el uso de las motos en la ciudad, por esto se evidencia la necesidad de implementar medidas que generen hábitos de cultura y conciencia del tránsito de motocicletas por las calles de Pasto, así se podría evitar y reducir el número de accidentes.

Los carriles exclusivos para el tránsito de motocicletas en el municipio de Pasto es una medida que ha sido implementada en otros lugares del país, donde ha arrojado muy buenos resultados, ciudades como Cali y Bucaramanga, en las cuales se han reducido considerablemente los accidentes donde se ven involucradas motocicletas. De acuerdo a encuestas realizados a los motociclistas, ellos están de acuerdo con la medida que se quiere implementar. Además, los resultados han sido positivos.

Existe una competencia entre vehículos y motocicletas en las calles por el uso de los carriles, lo que causa un desorden que al fin se convierte en accidentes en los que se ven involucrados los motociclistas. En Pasto se crean carriles exclusivos para el tránsito de motocicletas de manera informal, ya que los motociclistas aprovechan cuando el semáforo está en rojo para adelantar a los automóviles en zigzag y ganar mayor velocidad al momento en que el semáforo se pone en verde.

Por lo anterior es urgente acudir a una solución que permita el uso adecuado de las vías en la ciudad por parte de motociclistas para que de este modo los peatones y motociclistas ya no continúen siendo el índice mas alto de muertes y accidentabilidad.

Ahora bien, este proyecto debe estar coadyuvado de una campaña y socialización pedagógica, dirigida a todos los que hacen uso de la vía pública, peatones, motociclistas y conductores de automóviles de manera que al generar cultura ciudadana se de el respeto por la delimitación de las calles y se permita ordenar la movilidad de la ciudad.

Normatividad

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA 1991

Artículo 1. 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.

Artículo 2. 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.

Artículo 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.

Artículo 82. 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.

Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.

Artículo 209. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en lo 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.

Artículo 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.

Artículo 313. Corresponde a los concejos: (…)

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

10. Las demás que la Constitución y la ley le asignen.

Artículo 315. Son atribuciones del alcalde. (…)

1. Cumplir y hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del gobierno, las ordenanzas, ylos acuerdos del concejo.

(...)

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 conveniente para la buena marcha del Municipio.

- **Ley 769 de 2002**, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones". Establece en el artículo 60, la obligatoriedad de transitar por carriles demarcados, así mismo en el artículo 68, se refiere a la Utilización de los carriles, en el Artículo 94 a las Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, y finalmente en el Artículo 96 a las Normas específicas para motocicletas, Articulo 106 Límites de velocidad en vías urbanas.

Artículo 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

Parágrafo 1°. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

Parágrafo 2°. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.

Artículo 68. UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

- **Vía de sentido único de tránsito.**

En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha. En aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos 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: Por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.

De tres (3) carriles: Los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden 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 ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.

Parágrafo 1°. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.

Parágrafo 2°. Se prohíbe el tránsito de motocicletas y motociclos por las ciclorrutas o ciclovías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización.

Artículo 94.- NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de Bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

- Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para serviciopúblico colectivo.

- Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaqueta reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00

horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

- Los conductores que transiten en grupo lo harán unodetrás de otro.
- No deben 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.

- No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.

- Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

- Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

- No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles.

- Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

- Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.

Artículo 96.- NORMAS ESPECÍFICAS PARA MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. LAS MOTOCICLETAS SE SUJETARÁN A LAS SIGUIENTES NORMAS ESPECÍFICAS:

Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y68 del Presente Código.

Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.

Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.

Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.

El conductor y el acompañante deberán portar siempre en el casco, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el número de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública,

que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución.

No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías.

- **LEY 1239 DE 2008**, Por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 de laLey 769 del 2 de agosto de 2002.

Artículo 106. - LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora.

El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolaresy en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora".

- **Ley 1083 de 2006** "Reglamentada parcialmente por el Decreto Nacional 798 de 2010"

- **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".

Político

El incremento desenfrenado del parque automotor de las motocicletas, se debe a su facilidad y economía de adquisición, de igual manera los gastos de mantenimiento y uso de una motocicleta en comparación a un automóvil son mucho más económicos.

Otra de las ventajas que promueven la adquisición de la motocicleta, es el ahorro de combustible, costo de mantenimiento y compra. El aumento de la demanda motorizada se ha convertido en una de las principales causas de congestión en la ciudad, como demuestran estudios realizados por la Secretaría de Tránsito y Transporte.

La compra de motos ha venido creciendo, bajo el supuesto de tener mayor posibilidad de transitar en espacios más reducidos y en horarios en que la congestión es mayor.

En la ciudad de Pasto, la tasa de motorización sobrepasa la tasa de crecimiento de la infraestructura vial urbana, trayendo como consecuencia un aumento en la

congestión, por lo tanto, se está presentando un exceso de demanda en el uso de infraestructura vial, la cual no es suficiente para atenderla.

Por lo anterior, es necesario implementar nuevas alternativas que se adapten al movimiento del Municipio, que permitan mejorar la seguridad, el tiempo de recorrido, la movilidad de los usuarios y que garanticen el desarrollo de la ciudad.

Por esta razón la probabilidad de un posible carril para motos, es una alternativa para darle solución al problema mencionado anteriormente.

Con este proyecto se busca generar una cultura ciudadana respecto a la forma de conducción, a fomentar la disminución de las infracciones de tránsito y por ende la accidentalidad vial.

Es de suma importancia aclarar que se debe hacer la respectiva divulgación y socialización del Nuevo Código Nacional de Tránsito adoptado por la Ley 769 de 2002, ya que no se puede exigir el cumplimiento de la norma cuando esta no es conocida por la ciudadanía.

Ahora bien, el carril exclusivo para motos ayudaría a reducir el número de víctimas mortales en las carreteras, mejorando la movilidad en el sentido que los motociclistas circulen por su carril sin necesidad de zigzaguear entre los carros, y, por lo tanto, sean protegidos por una línea continua que garantice su seguridad y el cumplimiento de la normatividad; Actualmente Pasto no cuenta con un carril de este tipo en sus corredores viales.

El crecimiento constante de motocicletas en Pasto y el alto índice de accidentalidad que sufren estos vehículos, justifica desarrollar carriles exclusivos., lo s cuales sean generadores de seguridad y protectores de vida.

Finalmente, en este Proyecto de Acuerdo la Administración Municipal no tendráque incurrir en gastos adicionales, los recursos que se llegaran a requerir para la adecuación de las vías para la ejecución de este proyecto de acuerdo, serán asumidos por las entidades que tuvieren que hacerlo

Cordialmente.

Karen Stephanny Rivera Andrade
Estudiante Especialización Derecho Administrativo y Contractual
Institución Universitaria de Colombia
Grupo 1A

PROYECTO DE ACUERDO No. ___ DE 2021

"Por medio del cual se crean carriles exclusivos para el tránsito de motocicletas en el municipio de Pasto"

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales en especial las contenidas en los artículos 2, 24, 79, 80, 313, de la Constitución Política de Colombia, y las leyes 136 de 1994 y 1551 de 2012.

ACUERDA

ARTÍCULO PRIMERO: Impleméntese los "CARRILES EXCLUSIVOS PARA EL TRÁNSITO DE MOTOCICLETAS EN EL MUNICIPIO DE PASTO" debidamente definidas por la Secretaría Municipal de Movilidad, y conforme a la viabilidad técnica en cada caso en las principales vías semaforizadas de la ciudad.

ARTÍCULO SEGUNDO: Se entiende por "CARRILES EXCLUSIVOS PARA EL TRÁNSITO DE MOTOCICLETAS", la franja paralela y continua al paso peatonal frente a los motorizados, que se encontrará señalizada horizontal y verticalmente.

PARÁGRAFO 1°: La señalización horizontal constará de dos líneas paralelas en pintura antideslizante y la imagen de una o varias ubicadas en el medio de dichas líneas.

ARTÍCULO TERCERO: DIMENSIONES. Las dimensiones y especificaciones técnicas de los "CARRILES EXCLUSIVOS PARA EL TRÁNSITO DE MOTOCICLETAS", serán definidas por la Secretaría Municipal de Movilidad.

ARTÍCULO CUARTO: Las motocicletas deberán ubicarse en los carriles exclusivos para el tránsito de motocicletas, dejando el espacio vehicular y peatonal libre, sin incurrir en ningún tipo de zigzagueo o maniobra peligrosa.

ARTÍCULO QUINTO: La Secretaría Municipal de Movilidad coordinará las estrategias en asocio con la Secretaría de Cultura Recreación y Deporte y la Secretaría de Gobierno, para la implementación, ejecución, desarrollo y vigilancia de los "CARRILES EXCLUSIVOS PARA EL TRÁNSITO DE MOTOCICLETAS".

ARTÍCULO SEXTO: La Secretaria Municipal de Movilidad, dentro de los primeros cuatro (4) meses siguientes a la aprobación del presente Acuerdo deberá realizar los estudios, celebrar los convenios y demás medidas que fueren necesarias para la creación de "CARRILES EXCLUSIVOS PARA EL TRÁNSITO DE MOTOCICLETAS".

PARÁGRAFO: la Secretaría municipal de Movilidad diseñará e implementará un plan piloto de los “carriles exclusivos para el tránsito de motocicletas” en un plazo no superior a doce meses siguientes a la entrega de los estudios.

ARTÍCULO SÉPTIMO: El presente acuerdo rige a partir de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en San Juan de Pasto, a los ____ días del mes ___ de 2021.