



COLOMBIA  
POTENCIA DE LA  
**VIDA**



Agencia  
Nacional de  
**Seguridad Vial**



**Manual de  
Seguridad Vial  
para Ciclistas**

**Gustavo Petro Urrego**

Presidente de la República de Colombia

**Francia Elena Márquez Mina**

Vicepresidenta de la República de Colombia

**William Carmargo Triana**

Ministro de Transporte

**Agencia Nacional de Seguridad Vial**

**Lina María Huari Mateus**

Directora (e) Agencia Nacional de Seguridad Vial

**Equipo de trabajo:**

Jorge Luis Riveros Rodríguez

Sergio Linares Sarmiento Y

Yolanda Idaly Mogollón Gaitán

.....  
**Manual de Seguridad Vial para ciclistas Bogotá D.C.  
Agencia Nacional de Seguridad Vial - 2023**

# CONTENIDO

<b>Presentación</b> .....	4	Conocer los puntos ciegos .....	31
<b>1. Generalidades</b> .....	6	Conductas de Riesgo .....	31
¿Quiénes son ciclistas? .....	7	Bicicleta en mal estado .....	32
¿Qué es la bicicleta? .....	7	Otros elementos de protección personal .....	33
¿Cuál es el rol del ciclista en el sistema de movilidad? .....	8	Elementos de apoyo para el ciclista .....	34
<b>2. Normatividad para la seguridad vial</b> .....	12	<b>4. Conducción segura de la bicicleta</b> .....	35
Código nacional de tránsito terrestre (CNTT) .....	14	En caso de que haya lluvia y/o neblina .....	41
Ley 1811 de 2016 .....	19	Frenar en descensos .....	41
Resolución 160 de 2017 .....	20	<b>5. ¿Qué hacer en caso de un siniestro     vial o accidente de tránsito?</b> .....	42
¿Cómo debe ser la relación del ciclista con la infraestructura? .....	21	Proteger, avisar y socorrer: protocolo PAS .....	43
<b>3. Uso de Elementos de Protección     Personal</b> .....	25	<b>Referencias</b> .....	45
Ser visibles .....	28		
Uso de luces y reflectivos entre las 6:00 p.m. y las 6:00 a.m. ....	29		
Usar casco .....	30		



## PRESENTACIÓN

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) presenta el Manual de Seguridad Vial para Ciclistas, como un documento pedagógico que brinda herramientas a los y las ciclistas para promover comportamientos seguros en las vías por medio del autocuidado y la corresponsabilidad, fomentando la convivencia pacífica entre todos los actores viales.

El Manual de Seguridad Vial para Ciclistas, se realiza en el marco de las acciones del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 en el área de acción de Comportamiento Seguro, específicamente para dar cumplimiento al objetivo general de incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales y el objetivo específico de mejorar la seguridad en el acceso de los actores viales a los diferentes medios de transporte, que contiene la acción de formular lineamientos para incrementar el uso de elementos de protección personal para seguridad vial en vehículos motorizados y no motorizados. Por lo que se encuentra dirigido a todas las personas que usen la bicicleta para ir a estudiar, trabajar, hacer deporte, turismo u ocio, y promover que sus desplazamientos sean seguros.

Este manual puede utilizarse desde un enfoque pedagógico que busca presentar y orientar información sobre cómo ser ciclistas más seguros en las vías del país, aportando en el reconocimiento de condiciones de riesgo y recomendaciones que implican su utilización como un modo de transporte integrado al sistema de movilidad del país.

Por lo anterior, este Manual puede utilizarse en diferentes tipos de contextos, reconociendo que el uso de la bicicleta en Colombia es parte de la cotidianidad de la ciudadanía y trasciende la condición de edad, estrato socioeconómico y actividades a desarrollar, así que se ha optado por proponer en lenguaje claro y explicativo toda la información aquí contenida para que sea utilizado en colegios, universidades, entidades públicas y privadas.

Para la ANSV es determinante trabajar por la población ciclista del país, entendiendo su condición de vulnerabilidad como actor vial, puesto que, por las características asociadas a este vehículo carece de una estructura que proteja al ciclista durante la ocurrencia de siniestro vial. Es por esto que, para la construcción del Manual, se ha surtido un proceso participativo con ciclistas, peatones, conductores de vehículos motorizados, secretarías de tránsito y movilidad, cuerpos de control, entre otros, para compilar las recomendaciones, explicaciones y solicitudes para lograr que sea comprensible y sobre todo útil a los y las ciclistas.

La ANSV invita a que lean y compartan este manual con sus familias, amigos, compañeros de trabajo o estudio y con todas las personas que usen bicicleta. Si nos apoyamos mutuamente, salir a rodar será una mejor experiencia.

**¡ADELANTE Y DISFRUTEN DE UNA BUENA Y SEGURA RODADA!**



Agencia  
Nacional de  
**Seguridad Vial**



# 1. GENERALIDADES

## Definiciones

En este capítulo se presentan los aspectos y conceptos que deberían conocer los y las ciclistas con el fin de comprender de mejor manera qué implica ser un o una ciclista, su rol en la movilidad, y algunos principios para circular de manera segura por las vías.

Primero, se busca que la persona que usa la bicicleta se identifique como ciclista, independientemente del uso que se le dé a esta. Segundo, que los y las ciclistas comprendan que son responsables de su desplazamiento, teniendo en cuenta un buen comportamiento, así como tienen la responsabilidad de hacerlo en un vehículo en buenas condiciones mecánicas. Y tercero, se busca presentar la bicicleta como algo más que un juguete resaltando que en realidad es un vehículo y medio de transporte, por lo cual el o la ciclista es un conductor, que debe conocer la normatividad que lo/la rige y movilizarse corresponsablemente con las demás personas que usan la infraestructura vial

## ¿Quiénes son ciclistas?

Son personas que conducen bicicleta o triciclo<sup>1</sup>, es decir, conductores de vehículos no motorizados o asistidos que se usan como medio de transporte, deporte, turismo o para la recreación, entre otros, y que hacen parte del sistema de movilidad de cada territorio.

De esta manera, toda persona que hace uso de la bicicleta o triciclo es un o una ciclista y se considera conductor o conductora, así que, tiene el derecho y el deber de movilizarse bajo las normas de convivencia establecidas en el Código Nacional de Tránsito.

1. Artículo 2 - Ley 769, 2002

2. Resolución 160 de 2017 – Ministerio de Transporte

3. Resolución 160 de 2017 – Ministerio de Transporte

## ¿Qué es la bicicleta?

La bicicleta es un vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionado por medio de pedales<sup>2</sup>.

La bicicleta con pedaleo asistido es una bicicleta equipada con un motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,35 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h, el peso nominal de una bicicleta asistida no deberá superar los 35kg<sup>3</sup>.

Este tipo de vehículos se han convertido en una parte fundamental de la movilidad en las ciudades para el acceso al trabajo, la educación, el deporte, bienes y servicios, entre otros.



## ¿Cuál es el rol del ciclista en el Sistema de Movilidad?

Todas las personas que usan una bicicleta son ciclistas y también conductores, independientemente de si la usan para hacer deporte, viajar, recrearse, competir o como transporte. Los y las ciclistas se desenvuelven en el sistema de movilidad, relacionándose con otros actores viales (conductores de carro, motociclistas, peatones, otros ciclistas, entre otros).

En esta medida es responsabilidad de todas las personas propender por:

### Actuar para el cuidado de las otras personas. Ejercer acciones de autocuidado.

Esto parte de entender que las decisiones que toman las personas que se encuentran en las vías, afectan a los demás y a sí mismos. En este sentido la corresponsabilidad<sup>4</sup> existe al compartir el espacio público generando acciones que no impacten negativamente a las demás personas con las que se comparte, ni a sí mismos, partiendo del bienestar general, a partir de la cooperación y el civismo, permitiendo un ejercicio de la movilidad responsable.

En este aspecto, ejercer corresponsabilidad desde el rol de los conductores de vehículos como las bicicletas se basa en entender que esta se puede convertir en un objeto contundente y que en una colisión afectará tanto la vida e integridad propia, como la de otros actores viales. Por esto es relevante ser consciente de

la velocidad y focalizar su atención en los demás actores viales que le rodean.

Los y las ciclistas deben tener especial cuidado con quienes son más vulnerables que ellos en la movilidad como peatones, adultos mayores, menores de edad, personas con discapacidad, entre otros. También ejercer acciones de autocuidado como el uso correcto de elementos de protección personal y no tomar el andén para transitar.

Para conocer más información sobre las acciones para proteger a ciclistas por parte de otros actores viales, le invitamos a revisar la “Guía de Protección a Ciclistas”<sup>5</sup>



Escanea  
código QR.

4. Saber moverse, orientaciones pedagógicas en Movilidad Segura, un enfoque de Educación Vial Ministerio de Educación Nacional (2014)

5. Enlace de consulta Guía de Protección a Ciclistas - <https://ansv.gov.co/es/escuela/5259>



Finalmente, cabe resaltar que dentro del sistema de movilidad, entre otros, la Ley 769 de 2002 contiene disposiciones encaminadas a establecer reglas para la convivencia y la protección, la Ley 1811 de 2016 - Ley ProBici otorga incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional, y así mismo, la resolución 160 de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte, en su artículo 18, estableció condiciones y requisitos del uso del casco para los conductores de este tipo de vehículos, los cuales buscan aportar una interacción segura entre los diferentes actores viales.

## Principios para la movilidad segura

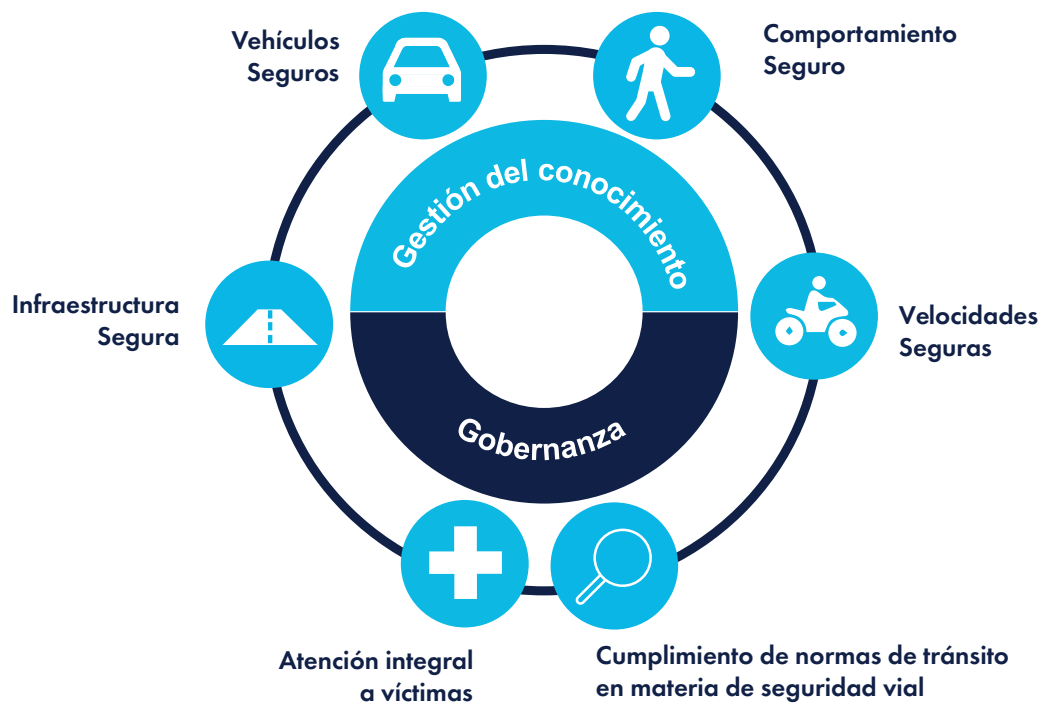
La movilidad segura consiste en la garantía del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad en concordancia con lo dispuesto en el artículo segundo de la Constitución Política, a partir de la gestión del Estado en la seguridad vial, seguridad ciudadana, la confiabilidad en los sistemas de transporte y la protección de la integridad de los usuarios de los componentes de la movilidad<sup>6</sup>.

Específicamente desde el componente de seguridad vial, y tomando como punto de partida el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022-2031 y la Ley 2251 de 2022 en los que se adopta el enfoque de sistema seguro en Colombia, que tiene como premisa principal que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial, implica que para responder a la conservación de la integridad y la vida

<sup>6</sup>. MEN (2014).



de las personas se deben garantizar las condiciones idóneas en su movilidad. El PNSV propone abordar la problemática desde 8 áreas de acción, a saber: velocidades seguras, infraestructura vial segura, vehículos seguros, cumplimiento de las normas, comportamientos seguros, atención integral a víctimas, gestión del conocimiento y gobernanza, para que, desde su desarrollo y fortalecimiento aporten a salvaguardar la integridad de cada persona que se desplace en la infraestructura a nivel nacional.



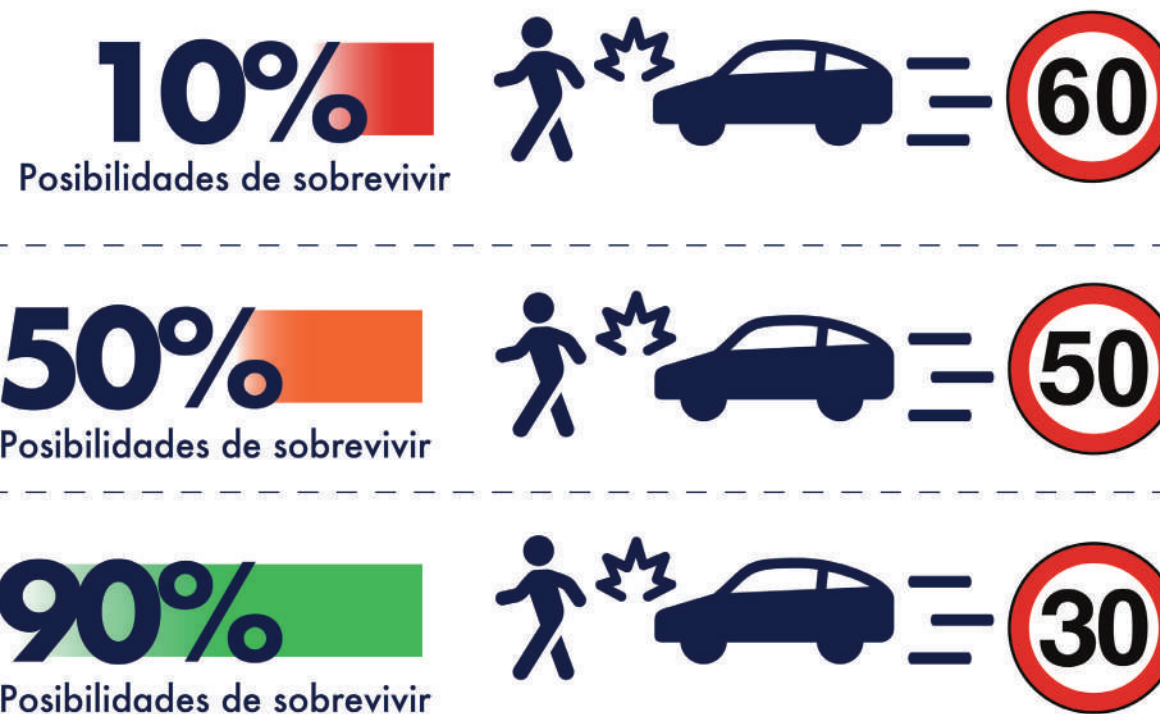
En línea con lo dicho por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2022) el enfoque de Sistema Seguro tiene 4 principios:

- 1** El ser humano comete errores que pueden originar siniestros viales, sin embargo, estos errores no se deben pagar con la vida o integridad de los actores viales.
- 2** El ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro.
- 3** La seguridad vial es una responsabilidad compartida por eso es necesario aunar esfuerzos entre ciudadanía, empresarios, gobiernos locales y nacional para favorecer la protección de todas las personas y en especial de aquellos que son vulnerables.
- 4** Proactividad en la gestión de la seguridad vial

Los siniestros viales son eventos evitables y multicausales, es decir, ocurren tras la suma de diversos factores, por ejemplo, las decisiones de las personas + las condiciones de la infraestructura + el estado mecánico del vehículo = lesiones graves o la muerte, por esto, se promueve abordar la siniestralidad vial de una manera integral, sistémica y, sobre todo, proactiva. Con esto el llamado aplica a los y las ciclistas, buscando promover su actuación responsable, respetando sus propios derechos y de los demás actores viales.

## Peatón atropellado

Posibilidades de sobrevivir de acuerdo a la velocidad del impacto



Fuente: <https://es.quora.com/Cu%C3%A1l-es-la-velocidad-maxima-de-circulaci%C3%B3n-en-las-calles-de-zonas-urbanas>



2.

**NORMATIVIDAD  
PARA LA SEGURIDAD  
VIAL**



Con la formulación de normatividad se busca establecer una serie de condiciones mínimas para una convivencia pacífica y segura en el espacio público. Esta normatividad debe ser conocida y aplicada por todos los actores viales y se encuentra en constante actualización por parte del Gobierno Nacional y del Congreso de la República, con el fin de adaptarse a los avances existentes a través de la generación de diferentes actos normativos.

De esta manera, las normas que aplican a todas las personas que usan la bicicleta al rodar son:

**2002**

### Ley 769

Por la cual se expidió el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

**2016**

### Ley 1811

Conocida como Ley Probici por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta y a la vez, se modifica el Código Nacional de Tránsito.

**2017**

### Resolución 160

Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimotos y cuadríciclo y se dictan otras disposiciones.

**2022**

### Ley 2222

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.

**2022**

### Ley 2251

Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones. Conocida como Ley Julián Esteban.

# Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT)

En la siguiente tabla se evidencian las modificaciones realizadas por los diferentes actos normativos que mediante artículos en el CNTT contienen los derechos y los deberes para los y las ciclistas:

## ART. 55

Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

## ART. 60

**Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados(...)**

**PARÁGRAFO 3o.** Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo. **(adicionado por la Ley 1811 de 2016).**

## ART. 56

Obligatoriedad de Enseñanza. Se establece como obligatoria en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria, la enseñanza en educación vial de manera sistemática, de conformidad con los objetivos y propósitos señalados en la presente Ley, con énfasis especial en las niñas, niños, adolescentes y jóvenes al relacionarse en el espacio público, con especial atención de los ciclistas, a fin de que se promueva el desarrollo de las competencias necesarias en la educación vial para el uso adecuado, responsable y seguro de la bicicleta y otros medios de movilidad. (modificado por la ley 2222 de 2022)

## ART. 63

**Respeto a los derechos de los peatones y ciclistas.**

Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones y ciclistas, dándoles prelación en la vía **(Modificado por la Ley 1811 de 2016).**

## ART. 67

### Utilización de señales:

Todo conductor está obligado a utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril. Sólo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales, deberá utilizar **señales manuales**.

Para girar a la derecha extiende el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia arriba.

Se recomienda también usar el brazo derecho completamente extendido hacia la derecha.

Para indicar reducción de velocidad o detención del vehículo, saque el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia abajo.

O se recomienda también usar el brazo izquierdo levantado con el puño cerrado



Para girar a la izquierda o cambio de carril, saque el brazo izquierdo y extiéndalo horizontalmente.



## ART. 76

### Lugares prohibidos para estacionar:

- Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.
- En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad o dentro de un cruce.
- En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.
- En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.
- En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público o para personas con discapacidad física.
- En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.
- En ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas. (Modificado por la Ley 1811 de 2016).
- A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.
- En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad.
- En curvas.
- Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.
- Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.
- En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.



## ART. 94

Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos.

- Deben vestir chalecos o chaquetas 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.
- 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.
- Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
- Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 67 del Código Nacional de Tránsito

- No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles.
- La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo (ver Resolución 160 de 2017 – Art 18. Aplica para ciclistas menores de edad, en caso de competencia, entrenamiento y deporte).
- Los conductores y los acompañantes cuando hubiere deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte (ver Resolución 160 de 2017 – Art 18. Aplica para ciclistas menores de edad, en caso de competencia, entrenamiento y deporte).



## ART. 106

**Límites de Velocidad:** 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 cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora. (Artículo modificado por el artículo 12 de la Ley 2251 de 2022)

**PARÁGRAFO 1o.** Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.

**PARÁGRAFO 2o.** Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la “Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas” que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en las que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.

## ART. 131

Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

**A.** Será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) **salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV)** el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

- Agarrarse de otro vehículo en circulación.
- Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.
- Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones.
- No respetar las señales de tránsito.
- Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.
- Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.
- Transitar por zonas prohibidas.
- Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.
- Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.
- Prestar servicio público con este tipo de vehículos.

Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.<sup>7</sup>

## ART. 136

Adiciónese un inciso al párrafo 3 del artículo 136 de la Ley 769 de 2002.

(...)

Los cursos a los que se refiere este artículo (cursos de infractores) deberán incluir contenidos de seguridad vial que promuevan el respeto en la vía por los usuarios de la bicicleta.

## Ley 1811 de 2016

Conocida también como **Ley ProBici**, a parte de las modificaciones que hizo al Código Nacional de Tránsito, y plantea incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional, siendo los siguientes sus principales beneficios:

- Los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo y demás, 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 bici parqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.

- Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.
- Los empleados de empresas privadas, empresas mixtas, empresas industriales y comerciales del Estado y otros establecimientos regidos por el derecho privado podrán adoptar el esquema de incentivo mencionado.



## Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte.

Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadr ciclo y se dictan otras disposiciones.

**Artículo 18. Uso del casco para usuarios de bicicleta y bicicleta asistida:** Es de carácter obligatorio seguir lo ordenado por el Código Nacional de Tránsito en cuanto al uso del casco para usuarios de bicicletas y bicicletas asistidas. El Ministerio de Transporte recomienda en cualquier caso el Uso del Casco.

**Parágrafo 1.** En todo caso el casco deberá usarse obligatoriamente en los siguientes eventos:

- Cuando el conductor sea un menor de edad.
- Cuando se trate de eventos deportivos, competitivos o en entrenamiento. Se entiende como entrenamiento (...) mejorar el rendimiento físico y técnico para el desarrollo de las capacidades de un ciclista.

Sin embargo, el casco como un elemento preventivo de lesiones menores es útil, y por eso, desde la ANSV se recomienda su uso en cualquier ocasión.



## ¿Cómo debe ser la relación del ciclista con la infraestructura?

Los y las ciclistas se encuentran inmersos en un sistema de movilidad y en constante relacionamiento con los diferentes tipos de infraestructura, es decir las vías que están destinadas para el tránsito de personas, vehículos, mixtas, entre otras.

En este sentido, es importante que quienes son ciclistas aprendan a identificar los tipos de vías existentes, para conocer cuáles son las acciones seguras para sí mismos y para otras personas.

Es importante recordar que existen múltiples tipos de vías, de acuerdo con el Código Nacional de Tránsito Terrestre, título III "Clasificación y uso de vías" Art 105:



### Dentro del perímetro urbano

Vía de metro o metrovía,  
Vía troncal, Férreas, Autopistas,  
Arterias, Principales,  
Secundarias, Colectoras,  
Ordinarias, Locales, Privadas,  
Ciclorrutas, Peatonales



### En las zonas rurales

Férreas, Autopistas  
Carreteras Principales  
Carreteras Secundarias  
Carreteables, Privadas  
Peatonales

Ahora, en aras de simplificar estos conceptos, se hizo un agrupamiento de los tipos de vías para determinar el uso adecuado por parte de los ciclistas.

## 1. Vía peatonal, acera o andén:

Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta.

Sobre las vías peatonales los y las ciclistas no deben conducir, debido a que es un espacio de seguridad dirigido a exclusivamente para peatones, así mismo, entendiendo la prelación y corresponsabilidad que implica la interacción ciclista-peatón, la vulnerabilidad del peatón es mayor a la del ciclista, por lo que se debe transitar con la bicicleta en la mano.



## 2. Vía férrea:

Diseñada para el tránsito de vehículos sobre rieles, con prelación sobre las demás vías, excepto para las ciudades donde existe metro, en cuyos casos será éste el que tenga la prelación.



## 3. Vía troncal:

Vía de dos (2) calzadas con ocho o más carriles y con destinación exclusiva de las calzadas interiores para **el tránsito de servicio público masivo.**



## 4. Vías vehiculares:

(Primarias, secundarias, autopistas, arterias, colectoras, ordinarias, locales y privadas), Son vías dedicadas al desplazamiento de vehículos, motorizados y no motorizados.

Funcionan en un sistema vial urbano en orden de jerarquía o priorización para facilitar el tránsito de estas sobre otras. Sin embargo, volviendo a como se debe utilizar este tipo de vías, se desarrollará a continuación este apartado. Con respecto a vías vehiculares al hacer uso de ellas, los y las ciclistas deben tomarse uno de los carriles de manera completa.



## 5. Ciclo-infraestructura:

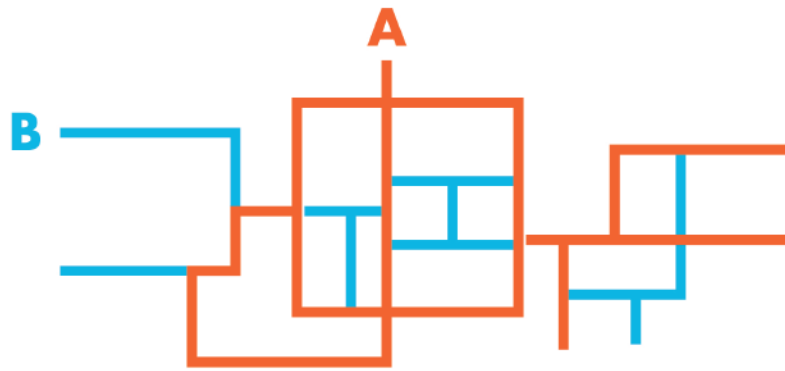
Es el conjunto de tramos e intersecciones que disponen de vías ciclistas o de vías ciclo-adaptadas con diseño ciclo-inclusivo y

sus complementos como ciclo parqueaderos o estaciones de reparación<sup>8</sup>.


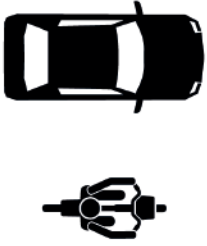
Las vías para el tránsito de bicicletas tienen diferentes tipos: ciclorruta, ciclo banda, carril ciclo preferente, entre otros. Sobre ellas se puede transitar de manera unidireccional o bidireccional de acuerdo con la indicación de la señalización. Al compartir la vía con otros ciclistas es importante hacerlo respetando siempre el sentido de circulación, los semáforos, las señales verticales y horizontales ubicadas en los corredores, y en caso de que esta se encuentre a nivel del andén es importante recordar que está compartiendo el espacio con peatones, por lo anterior es recomendable que reduzca la velocidad y no ejerza maniobras bruscas que puedan llegar a impactar negativamente a quienes le rodean.



<sup>8</sup>. Para mayor información puede consultar la Guía de ciclo infraestructura para ciudades colombianas, Ministerio de Transporte, 2016



# Esquema de tipologías de ciclo infraestructura

	<b>Ciclorred</b>	<b>Subtipo</b>	<b>Forma de segregación o adaptación</b>
<b>A</b> <b>Vías ciclistas</b>		<b>Ciclorruta</b>	Física (Cambios de altura o instalación de elementos físicos permanentes)
		<b>Ciclobanda</b>	Cambio de pavimento Dispositivos de canalización de tránsito (hitos, balizas o elementos similares) Demarcación
<b>B</b> <b>Vías ciclo-adaptadas</b>		<b>Prelación de bicicleta</b>	Banda ciclopreferente Carril ciclopreferente
		<b>Autorizadas para el tránsito de bicicletas</b>	Carril bus-bici Contraflujo ciclista Calle peatonal
		<b>Calle con tránsito calmado</b>	Uso compartido de calzada





3.

# USO DE ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL

Además de conocer la normatividad que incluye los deberes y derechos de ciclistas, así como el rol en el sistema de movilidad, en este capítulo se hace un acercamiento general para identificar, evaluar y aprender a reaccionar sobre los diferentes factores de riesgo que existen en la interacción con otros actores viales y que pueden poner en peligro la vida e integridad de los y las ciclistas.

Para entender cuáles son los factores de riesgo se deben considerar varios elementos, como la vulnerabilidad de las personas que están en la vía, es decir el nivel de daño que puedan recibir las personas en la ocurrencia de una situación, en este caso de un siniestro vial, por lo cual, hay personas que de acuerdo con su modo de movilización son más o menos vulnerables. En este sentido, peatones, ciclistas, menores de edad, adultos mayores y personas con discapacidad son aquellos que, ante un siniestro vial, tienen un mayor nivel de vulnerabilidad por el alto impacto que les genera la fuerza de este.

La combinación entre la probabilidad de ocurrencia de la situación y la vulnerabilidad de las personas involucradas es lo que genera un nivel de riesgo, por ejemplo, un distraído peatón joven que avanza sobre una intersección, al encontrarse ante un escenario como un posible atropellamiento por parte de un ciclista que va despacio, el nivel de riesgo frente al daño que se puede ocasionar es menor, en cambio, si el atropellamiento fuera por parte de un que va a una mayor velocidad, la probabilidad de daño es mucho más alta.

Entonces, un factor de riesgo es la suma de dos cosas, una son las condiciones externas a la persona, sobre las que no tiene control (para el ejemplo sería el ciclista o motociclista que lo atropella



y la velocidad a la que conduce); y la otra son las condiciones internas, es decir sobre las que la persona tiene control o le son propias (para el ejemplo su condición de peatón, su condición de joven y su poca atención al camino). Estas dos condiciones, las externas e internas se suman y originan los factores de riesgo.

De acuerdo con lo anterior, ser ciclista implica una condición de vulnerabilidad que se magnifica cuando no se conoce sobre normatividad y corresponsabilidad, es por esto por lo que las acciones de protección al ciclista también incluyen acciones de autocuidado y acciones de cuidado por parte de los demás actores viales. Antes de conducir su bicicleta se invita a reflexionar sobre:

- Las condiciones físicas del vehículo (la bicicleta) y el uso de casco no protegen su integridad física de todas las fuerzas que se liberan en un siniestro. El cuerpo es vulnerable.
- La bicicleta es un modo de transporte que depende del equilibrio de su conductor, por lo que requiere de un desarrollo motriz mínimo para que sea seguro su desplazamiento.
- Los y las ciclistas, por desconocimiento u omisión, en los descensos generan altas velocidades adelantando a otros conductores imprudentemente. Circular a velocidades adecuadas también es responsabilidad de los ciclistas.
- Adelantamientos inseguros sin la distancia de 1.5 m por parte de los conductores de vehículos motorizados.

- Al no tener en la bicicleta un sistema eléctrico que permita hacer señales direccionales lumínicas, los y las ciclistas deben realizar señales manuales con sus brazos que les permitan a los otros entender los movimientos que van a realizar en su trayecto. Por lo que la persona que use la bicicleta debe tener la capacidad de soltar una de las manos sin perder el control del vehículo. En caso de que quieras conocer más sobre las señales manuales<sup>9</sup> consulta la Escuela Virtual de Seguridad vial mediante el código QR.



Escanea  
código QR.

A continuación, se relacionan los factores de riesgo identificados por la ANSV que son más determinantes para la seguridad vial del ciclista.

<sup>9</sup>. Objeto virtual de aprendizaje: <https://ansv.gov.co/es/escuela/4572>

## Ser visibles

El sentido de la vista es uno de los más relevantes en la movilidad, esto entendiendo que es el que permite reconocer todo lo que rodea y de esa forma tomar decisiones para reaccionar. Ser visible es uno de los factores de protección que permite evitar siniestros viales, porque les permite a las demás personas reaccionar, frenar, evadir o detenerse ante un ciclista.

En ese sentido se hace relevante ser visible, haciendo uso de luces en la bicicleta, blanca delantera y roja trasera, chaleco reflectivo, utilizar ropa de colores claros y en lo posible fluorescentes, todos estos elementos por parte de los y las ciclistas disminuyen los riesgos de ocurrencia de los siniestros viales en cualquier hora del día.

La persona que conduce la bicicleta, al ser un actor vial, también puede utilizar dispositivos sonoros para llamar la atención como silbatos o timbres de bicicleta, inclusive, aprender a silbar fuerte puede resultar útil.

En la noche o en horas de poca luz, entre más lúmenes tengan los dispositivos luminosos de la bicicleta, es mejor, recuerde apuntarlos al suelo para no encandelillar a los demás actores viales.



## Uso de Luces y Reflectivos

**Chaleco reflectivo:** todo ciclista debe tener elementos reflectivos, ya sean chaquetas, chalecos, bandas, entre otros. La idea es ser visible para los automóviles y demás actores viales y así, reducir el riesgo de siniestro.

Los chalecos que mejor protección brindan son aquellos que tienen colores fluorescentes y tela reflectiva, cada uno de ellos tiene una función, el primero de ellos facilita la visibilidad en el día, ya que funciona volviéndose más brillante el color con la luz del sol y el segundo en la noche, debido a que refleja la luz generada por otros vehículos o el alumbrado público.

Cuando se use morral a la espalda, una chaqueta o algún elemento, estos elementos no deben tapar el chaleco, úselo siempre por encima.



**Luces:** la bicicleta debe tener una luz trasera roja, puede ser titilante o continua y otra delantera blanca.

Se recomienda usar luces recargables y tenerlas siempre al máximo de carga.

Colóquelas en la parte más alta de la bicicleta, por ejemplo, la luz blanca en el manubrio, apuntando al suelo para no encandelillar a nadie y poder ver el camino que va a recorrer, y la roja en la tija del sillín ojalá en un ciclo titilante para generar mayor contraste a los que lo observan.



**Recuerde:** Se debe usar luces y reflectivos desde las 6:00 p.m. hasta las 6:00 a.m. obligatoriamente y se recomienda su uso cuando haya lluvia, neblina u otros fenómenos climáticos que limiten la visibilidad, independientemente de la hora.

## Usar casco

Su uso es indispensable ya que este reduce considerablemente la posibilidad de sufrir daños graves en la cabeza en caso de siniestros.

Escoja el casco dependiendo del tamaño de su cabeza, luego priorice el uso que le va a dar de acuerdo con sus necesidades (deporte, trabajo, transporte). Tenga en cuenta la fecha de fabricación y vida útil del casco. Asegúrese de que cumple con los estándares de calidad mínimos para su uso y se recomienda adquirirlo en una tienda especializada.

Procure que el casco tenga buena ventilación, pues esto ayuda a la circulación del aire, lo que ayuda a mantenerse fresco y cómodo.



**Recuerde:** Según la normativa, el casco es **OBLIGATORIO** cuando el ciclista sea menor de edad o se usa la bicicleta con fines deportivos, entrenar o competir. No olvide que utilizar casco puede representar la diferencia entre una lesión o no, en caso de siniestro. Use casco certificado y de manera adecuada.

## 5 PASOS PARA EL USO SEGURO DEL CASCO



**1 Aprende:** mide tu cabeza y averigua cuál es tu talla.



**2 Póntelo:** dos dedos sobre las cejas, para cubrirte y protegerte.



**3 Aprieta:** usualmente hay un cierre en la parte de atrás y este debe ir ajustado. Casco suelto es igual a no usarlo.



**4 Ajústalo:** en medio del broche en "Ye" deben ir tus orejas.



**5 Acomoda:** las correas deben ir rectas, evita que se tuerzan y ajústalas a tu barbilla.

En caso de que quiera aprender más sobre cómo protegen estos elementos, lo invitamos a que visite la escuela virtual de aprendizaje<sup>10</sup> consultando el código QR.



Escanea código QR.

la cual pueda tener contacto visual directo con el conductor que va delante suyo. Se recomienda evitar rodar en paralelo al otro vehículo (especialmente con buses y vehículos de carga) donde no puede ser visto directamente o por medio de los diferentes espejos.



## Conocer los puntos ciegos

### ¿Qué son los puntos ciegos y cómo evitarlos?

Los puntos ciegos son las zonas alrededor de cualquier vehículo en donde el conductor no puede ver por sus propios medios o con ayuda de los espejos. Entre más grande sea el vehículo más zonas de puntos ciegos tiene.

Los y las ciclistas pueden evitar los puntos ciegos, buscando siempre ver la cara del conductor del otro vehículo directamente o por uno de sus espejos. Deben ubicarse a una distancia desde

<sup>10</sup>. Consulta el Objeto virtual de aprendizaje: <https://ansv.gov.co/es/escuela/8826>

## Conductas de Riesgo

Son las acciones en las que las personas que conducen la bicicleta ponen en riesgo la integridad propia o de los demás actores viales:

- Potrear o saltar, al hacer este tipo de maniobras en espacios peatonales o las vías hay riesgo de caída y lesión con implicaciones para la integridad física del ciclista y de otros actores viales.

- Omitir normas y señales de tránsito: los y las ciclistas son conductores y deben conocer y respetar las normas y señales de tránsito para estar más seguros en la vía.
  - **Adelantamientos inadecuados:** como los demás vehículos, el conductor de bicicleta también debe adelantar por el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar, asegurándose de ser visible.
  - **Descensos en la bicicleta:** Esta práctica de descenso a alta velocidad es riesgosa por la inestabilidad de la bicicleta, presencia de vehículos y otros actores viales en movimiento,
- laderas y posibles elementos en la vía como escombros u objetos. En algunos casos se hacen modificaciones mecánicas a la bicicleta con lo cual se aumenta exponencialmente el riesgo, dado que, estas pueden alterar el equilibrio de la bicicleta y ante el exceso de velocidad, es posible que no se pueda reaccionar de forma segura ante un imprevisto. Esta práctica ha ocasionado la pérdida de vidas y es altamente insegura.
- Usar andenes, vías férreas o vías exclusivas del transporte público colectivo para transitar.



**Debido a la adopción del Enfoque de Sistema Seguro en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, así como el enfoque Visión Cero, el presente documento orientativo utiliza el término «siniestro vial» en vez de «accidente de tránsito» ya que este refuerza la idea de que los eventos en las vías se pueden prevenir, pues no son hechos fortuitos debidos al azar, sino a un fallo en algún elemento del sistema que compone la movilidad.**

## Bicicleta en mal estado

Una de las prácticas cotidianas al tener un vehículo, es la revisión mecánica, al ser la bicicleta un vehículo, requiere de revisiones de su estado mecánico y mantenimiento para que funcione de forma adecuada.

La revisión mecánica de la bicicleta debe ser asumida por su conductor o propietario, es importante aprender a realizar algunas acciones que evalúen el estado de los sistemas de la bicicleta y correctivas también.

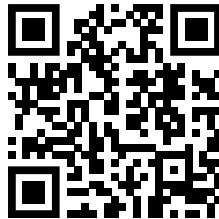


## Se recomienda hacerlo mediante el plan 4A:

- **Aceite:** revisar lubricación de la cadena, platos y piñones.
- **Aire:** verificar la presión de las ruedas.
- **Accionar Frenos:** verificar que el sistema de frenos esté funcionando en ambas ruedas
- **Ajuste:** Se recomienda revisar la tornillería y rodamientos en "M" de acuerdo con la imagen, esto es, iniciar por el eje de la rueda trasera, subir la abrazadera del sillín, bajar a la caja de pedales, subir a la caja de dirección y terminar en el eje de la rueda delantera.



Alistamiento de la bici y como despinchar mi bici



Escanea  
código QR.

## Otros elementos de protección personal

Existen otros elementos, que, aunque no son obligatorios, sí resultan importantes para mitigar los riesgos en la vía y tener una experiencia de manejo de la bicicleta más cómoda y agradable.

- **Gafas:** se considera un elemento de protección personal porque impiden que objetos extraños puedan llegar a los ojos, mientras se conduce la bicicleta, tales como polvo, insectos, lluvia, entre otros. Así, al proteger los ojos de elementos externos, el ciclista protege su órgano fundamental para ver otros actores en la vía y el entorno que lo rodea.
- **Guantes:** protegen las manos en todo momento y reducen la incomodidad en el manejo que puede generar la sudoración o la fricción con los componentes de las agarraderas, los frenos o los cambios. En caso de caída, mitigan el impacto sobre las manos. También, pueden proteger las manos en caso de lluvia o excesivo viento frío. De esta forma, el ciclista tiene las manos protegidas y en condiciones óptimas para la señalización en vía y para accionar dirección, cambios y frenos, principalmente.
- **Cuello o balaclava:** es una prenda básica tubular, que cubre el cuello, la cara y la cabeza, puede extenderse hasta encima de la nariz para proteger al ciclista del polvo, la lluvia, el frío o los rayos del sol.

- **Timbre/Bocina:** está diseñado con la finalidad de alertar tu presencia en caso de que sea necesario.
- **Calzado:** si transitan en la ciudad, generalmente zapatos cerrados pueden funcionar. Pero si practican el deporte, existen muchas clases de zapatillas especializadas de acuerdo con la modalidad y tipo de bicicleta.



## Elementos de apoyo para el ciclista

- **Candado y/o Cadena:** está diseñado con la finalidad de alertar tu presencia en caso de que sea necesario.
- **Kit de herramientas:** si transitan en la ciudad, generalmente zapatos cerrados pueden funcionar. Pero si practican el deporte, existen muchas clases de zapatillas especializadas de acuerdo con la modalidad y tipo de bicicleta.
- **Impermeables:** En nuestro país las lluvias son cotidianas y muchas veces impredecibles, así que lo mejor es portar siempre uno de estos, reflectivo y de colores fluorescentes.





**4.**

**CONDUCCIÓN SEGURA  
DE LA BICICLETA**

Antes de iniciar con las recomendaciones para la conducción segura de la bicicleta, le invitamos a responder esta prueba para clasificar su nivel de habilidad en conducción de la bicicleta de manera segura:

<b>Maniobras</b>	<b>Criterio</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>Subirse y arrancar</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se sube a la bicicleta sin perder el equilibrio.</li> <li>• Mantiene manos en el manubrio, con dos o tres dedos en los frenos.</li> <li>• Se sostiene con un pie en el suelo y con el otro puesto en el pedal.</li> <li>• Arranca la bicicleta conservando línea recta.</li> </ul>		
<b>Equilibrio dinámico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realiza ajustes permanentes con ambos frenos para dirigir la bicicleta</li> <li>• Proyecta la mirada al frente</li> <li>• Mantiene el equilibrio</li> </ul>		
<b>Rebasar objetos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pararse en pedales previo al levantamiento de la rueda</li> <li>• Llevar el cuerpo hacia atrás</li> <li>• Levantar la rueda delantera</li> </ul>		
<b>Señalización manual</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Levanta la mano del manubrio sin perder el control</li> <li>• Hace y entiende las señales manuales</li> <li>• Es capaz de mirar hacia atrás</li> <li>• Mantiene el equilibrio al mirar hacia atrás</li> </ul>		
<b>Frenado</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Frenar sin derrapar las ruedas</li> <li>• Posiciona el cuerpo hacia atrás cuando frena</li> <li>• Frena con ambos frenos</li> </ul>		
<b>Posición del cuerpo en la bicicleta</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mantiene el cuerpo centrado en la bicicleta</li> <li>• Apoya la media punta del pie en los pedales</li> <li>• La bicicleta se ajusta a la altura del ciclista</li> </ul>		

De acuerdo con la cantidad de criterios que cumple, identifique en la siguiente tabla, su nivel de conducción:

## Criterios de evaluación

<b>Experto</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cumplimiento de 18 o más criterios</li> </ul>
<b>Medio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cumplimiento de 10 a 17 criterios</li> </ul>
<b>Novato</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cumplimiento de 0 a 9 criterios</li> </ul>

Recomendaciones sobre comportamientos seguros para el uso de la bicicleta en diferentes condiciones.

### Poner en marcha la bicicleta:

- Antes de poner en marcha la bicicleta realice unos ejercicios básicos de calentamiento muscular y estiramiento para evitar lesiones.
- Ubique su pierna más hábil en el pedal, en posición de impulso, a la altura máxima que de su rodilla y la otra pierna utilícela para soportar su peso y mantener estable la bicicleta.
- Imprima la fuerza suficiente para dar un primer pedalazo potente, el cual le permita colocar su otro pie sobre el pedal y a su vez sentarse sobre el sillín.
- Estabilice el manubrio de tal manera que pueda conservar su línea de manejo en la arrancada.

### Acelerar en ascensos:

- Disponga la relación entre platos y piñones (cambio) más adecuada para aumentar la cadencia mientras está ascendiendo.
- Si desea continuar en el mismo cambio, aumente la cadencia de pedaleo de manera gradual para conservar el equilibrio.
- Para mayor generación de fuerza es recomendable levantar la cola del sillín y pararse sobre los pedales, gesto que le permitirá imprimir más fuerza sobre cada pedalazo pero que a su vez le generará mayor desgaste físico.
- Lleve su tren superior ligeramente más cerca del manillar para favorecer la técnica.



### Adelantamientos adecuados:

- Hágalo siempre por el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar y conservando la distancia prudente para no afectar la línea de manejo de las demás personas.
- Anuncie sus movimientos para que los demás puedan entender lo que va a realizar.
- Nunca cierre a otro u otra ciclista en una maniobra de adelantamiento.
- Cerciórese que en el lugar donde va a realizar la maniobra esté permitido.
- Observe que su bicicleta tenga el cambio adecuado para generar la aceleración suficiente para realizar la maniobra.

### Observar el entorno, atrás y laterales:

Esta maniobra sirve para observar la presencia de otros actores viales, obstáculos e imprevistos. Es muy importante a la hora de detenernos, cambiar de carril o de hacer giros en cualquier dirección, por lo tanto, recuerde:

- Baje la velocidad paulatinamente, sin afectar el normal tránsito.
- Permanezca sentado sobre el sillín.
- Mantenga una mano sobre el freno de la bicicleta y conserve el manillar recto.

- Alerta con sus manos la maniobra que va a realizar.
- Gire su cabeza sobre el hombro y reincorpórese lo más rápido posible.

### Movilizarse sobre puentes peatonales y vehiculares

Recuerde que si la ciclo infraestructura no se extiende sobre un puente peatonal es deber del ciclista detenerse y atravesar el tramo completo con su bicicleta en sus manos, como cualquier peatón.

El puente vehicular se debe atravesar como cualquier otra vía, ocupando el carril completo y observando las normas y señales de tránsito. Tenga en cuenta que en Colombia los y las ciclistas, por su protección, tienen derecho al uso de un carril completo.



## Conservar el equilibrio en el frenado

Es un elemento básico que requiere una pronta automatización del ciclista, ya que la relación de pedaleo-frenado es constante, por lo tanto, es necesario hacer énfasis en el gesto técnico en el que al frenar se sujeta con mayor rigidez el manillar, se lleva el cuerpo ligeramente hacia atrás, permaneciendo sentado sobre el sillín y suspendiendo el pedaleo durante el accionar de los frenos; de esta manera se garantiza la conservación del equilibrio durante esta maniobra.

Es muy importante verificar el agarre del manillar y manigueta de frenos, esta debe hacerse con las manos puestas de la siguiente manera: debe asegurarse que la manigueta de frenos esté en contacto constante con al menos dos dedos: el índice y el corazón. El pulgar, anular y meñique deben sujetar el mango con firmeza.



## Proyección de mirada

La proyección de la mirada consiste en uno de los movimientos básicos que tienen los seres humanos. Hacia dónde se ponga la mirada, hacia esa ubicación se mueve el cuerpo; por eso la proyección de la mirada establece la dirección que tomarán los y las ciclistas. Si observa hacia la derecha, el cuerpo le llevará hacia allá y lo mismo ocurre en caso de que la mirada se proyecte hacia la izquierda.

Por eso, en caso de que exista algún obstáculo en vía, es necesario que proyecte la mirada hacia el exterior del obstáculo que facilite su evasión.

Es fundamental el desarrollo de una mirada panorámica mientras se desplaza en bicicleta. Y aunque es necesario observar el frente inmediato, la mirada debe estar constantemente proyectada hacia delante para evitar contratiempos y accidentes, e identificar las demás condiciones que plantean el contexto vial y sus actores.

## Frenar

- Identifique el sistema de frenado de su bicicleta algunos son más efectivos que otros, lo recomendable es que esté en ambas manos y activando el frenado con la mano derecha la rueda trasera y con la mano izquierda la rueda delantera.
- Antes de frenar suspenda el pedaleo y lleve su cuerpo levemente hacia atrás, sin bajarse del sillín, para contrarrestar el empuje de la fuerza que lo llevará hacia delante.
- Si va a alta velocidad frene las dos ruedas al mismo tiempo preferiblemente, pero nunca bloquee la rueda delantera, ya que esto podría lanzarlo hacia delante, perder el control de la bicicleta y sufrir un siniestro.
- Frene con tiempo para evitar accionar bruscamente los frenos y perder el control de la bicicleta.
- En curvas, frene antes de tomarlas e incline su cuerpo ligeramente hacia el lado en que va a girar.





## En caso de que haya lluvia y/o Neblina

- Disminuya la velocidad y si es preciso deténganse en lugares seguros. Recuerde que mantener distancias de seguridad frontal con otros vehículos en caso de ir en fila, hace la diferencia a la hora de detenerse y evitar colisiones.
- Procure evitar maniobras como el adelantamiento a vehículos motorizados y si lo va a hacer realice por el lado izquierdo.
- Use impermeables preferiblemente de colores claros, iridiscentes y con reflectivo, esto facilita que los demás actores viales lo vean, en condiciones de baja visibilidad como la neblina y la lluvia.
- Frene con antelación y cuidado, ya que el agua en el piso forma una película que puede hacer que su bicicleta pierda agarre y patine.
- Recuerde que cualquier sistema de frenado disminuye su eficacia al contacto con el agua. Accione los frenos con más fuerza pero sin bloquear las ruedas.
- Baje un poco la presión de las llantas, ya que esto le dará más agarre al suelo.
- Recuerde utilizar las luces, delantera blanca y trasera roja, incluso si no está en el rango de hora reglamentario.



## Frenar en descensos

- Justo antes de comenzar el descenso accione los frenos y compruebe que se encuentran en buen estado.
- Descienda a una velocidad en la que pueda frenar y reaccionar de forma segura ante objetos en movimiento, otras personas y/o huecos.
- Respete siempre los límites que establecen las señales de tránsito.



5.

**¿QUÉ HACER EN CASO  
DE UN SINIESTRO  
VIAL O ACCIDENTE DE  
TRÁNSITO?**

## Proteger, Avisar y Socorrer: Protocolo PAS

De acuerdo con la Guía Iberoamericana de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito 2016 y el ABC para las víctimas en accidente de tránsito de la ANSV. Al momento de presentarse una situación de urgencia o emergencia, donde la vida o la salud de una persona se encuentre en peligro, tales como, siniestros viales, caídas, accidentes personales, enfermedad general, entre otros. Es deber de las personas ayudar a quien se encuentre en situación de vulnerabilidad.

Como ciudadanos ante la presencia de un siniestro vial, tenemos la obligación de actuar solidaria y ordenadamente aplicando el protocolo PAS, cuyas siglas corresponden a proteger, avisar y socorrer:

### Proteger:

- Al llegar al sitio del siniestro, debe ubicarse en un lugar seguro, evalúe los riesgos de la escena y protéjase primero usted y luego el área para reducir la probabilidad de un accidente adicional.
- Conservar la seguridad personal mientras permanezca en la escena y velar de la misma forma por la protección de las personas involucradas en el siniestro vial los espectadores y del resto de elementos en la escena.
- Debe intentar dejar libre una vía de acceso para los servicios de emergencias. Siempre debe dejar la luz intermitente

encendida, colocar una señalización (triángulos) que avisen a otros conductores del siniestro y si es posible, usar una prenda reflectante que le permita hacerse visible.

- En la escena, observar los riesgos: Derrame de material peligroso, y si hay peligro no seguir. Si se puede, neutralizar los vehículos, colocando el freno de mano y/o algún objeto en las ruedas.
- Es importante apagar el motor si sigue encendido; impedir que se fume cerca del lugar ya que los vapores generados por una fuga de combustible podrían incendiarse e incluso podrían causar una explosión.

### Avisar:

- Antes de llamar al número de emergencia, debe serenarse para facilitar la mayor cantidad de datos al respecto.
- Pida ayuda, llame a los números de emergencia, en ciudades puede hacerlo al 123, y en carretera al #767; indique donde está ubicado con algún punto de referencia, su número telefónico, siga las instrucciones del operador de emergencia.
- Recopilar información: ¿Qué ha pasado? ¿Cuántas personas se han visto afectadas y edad aproximada? ¿Qué gravedad presentan? y fundamental: ¿dónde ocurrió el incidente?
- Identificar la ubicación: para dar más precisión, se pueden usar estrategias o ayudas disponibles en el momento como el nombre de la calle y número o código de la vía y punto kilométrico que aparece en los postes de referencia o hitos

de kilometraje que indican la distancia entre el inicio de una carretera o vía y el punto por donde uno está circulando y si no se sabe la dirección simplemente aportar algún punto de referencia como el nombre del peaje más cercano, imágenes de la ruta, buscar la ubicación en las aplicaciones de su dispositivo móvil.



### **Socorrer:**

haga contacto con la víctima y, si tiene conocimiento en primeros auxilios, brinde la ayuda inicial de acuerdo con su capacidad, sin causar daño adicional.

Se deben tener algunas consideraciones de acuerdo con el tipo de atención que se debe suministrar:

- Actúe si tiene seguridad de lo que va a hacer, si duda, es preferible no hacer nada, porque es probable que el auxilio que preste no sea adecuado y que contribuya a agravar al lesionado.
- Nunca sacar al siniestrado del vehículo a menos que corra peligro su vida. En un accidente de tráfico, por pequeño que sea, siempre se debe sospechar que hay alguna lesión cervical y si se manipula a la persona incorrectamente se puede agravar su estado de salud y dejarlo con alguna secuela causándole un daño.
- No se debe retirar el casco a un motorizado en un siniestro vial, solo si sabe cómo hacerse y si no existe ningún riesgo para su vida.
- Se debe evitar que la persona se mueva o que intente salir del vehículo, esto para que no corra peligro. Hay que calmarla, y decirle que debe esperar hasta que llegue la ambulancia o los bomberos si se encuentra estable.
- Cuando llegue el personal de salud indicado se les debe comentar el estado del herido y todo lo que se ha hecho.

# REFERENCIAS

- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2020). Guía de Protección a Ciclistas. Bogotá, Colombia: Ministerio de Transporte.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2022). Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031 Documento técnico de soporte. Bogotá.
- Bikeexchange. (2019). Eligiendo la bicicleta correcta. Obtenido de <https://www.bikeexchange.com.co/blog/eligiendo-la-bicicleta-correcta>
- Federación Iberoamericana de asociaciones de víctimas contra la violencia vial. (2016). Guía iberoamericana de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito. Buenos Aires: CAF, FICVI, Fundación MAPFRE.
- labicicleta. (2019). Tipos de bicicleta. Obtenido de <https://labicicleta.info/tipos-de-bicicleta/>
- Ley 1811 . (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.
- Ley 769. (2002). Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.
- Ministerio de Educación Nacional. (2014). Saber moverse, orientaciones pedagógicas en Movilidad Segura, un enfoque de Educación Vial. Bogotá. Obtenido de <https://www.mineducacion.gov.co/portal/men/Publicaciones/Documentos/>
- Ministerio de Transporte. (2016). Guía de cicloinfraestructura para ciudades colombianas.
- Ministerio de Transporte. (2017). Resolución 160. Resolución 160.
- ONSV. (2021). Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Obtenido de Estadísticas: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>
- Secretaría Distrital de Movilidad . (2020). Manual del Buen Ciclista. La nueva movilidad. Bogotá: Tercera Edición.
- Velásquez , C. (2015). Espacio público y movilidad urbana. Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) . Barcelona: Universidad de Barcelona.



Agencia  
Nacional de  
**Seguridad Vial**