

# Ley Municipal del Bicitransporte

---

Anteproyecto



**Por un sistema municipal de movilidad urbana integral, inclusivo, seguro y bioseguro**  
Iniciativa legislativa ciudadana municipal de la sociedad civil organizada | Sacaba, Bolivia

# CONTENIDO

## **TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES**

### **CAPÍTULO I. ASPECTOS GENERALES**

- Artículo 1. Objeto
- Artículo 2. Ámbito de aplicación
- Artículo 3. Marco constitucional y competencial

### **CAPÍTULO II. PRINCIPIOS, DERECHOS Y DEBERES**

- Artículo 4. Definiciones
- Artículo 5. Principios
- Artículo 6. Derechos y Deberes

## **TÍTULO II. INFRAESTRUCTURA PARA EL BICITRANSPORTE**

### **CAPÍTULO I. PARQUEOS Y ESTACIONAMIENTOS PARA BICICLETAS**

- Artículo 7. Biciparques
- Artículo 8. Biciestacionamientos
- Artículo 9. Seguridad contra robos en biciparques y biciestacionamientos
- Artículo 10. Mantenimiento de biciparques y biciestacionamientos

### **CAPÍTULO II. VIALIDAD PÚBLICA PARA EL CICLISTA**

- Artículo 11. Ciclovías y su obligatoriedad en la vía pública
- Artículo 12. Tipificación de ciclovías
- Artículo 13. Características técnicas de las ciclovías
- Artículo 14. Mantenimiento y aseo de ciclovías
- Artículo 15. Señalización vial para la seguridad del ciclista
- Artículo 16. Alumbrado público en ciclovías
- Artículo 17. Seguridad ciudadana en ciclovías

## **TÍTULO III. TRÁNSITO URBANO Y PROTECCIÓN DEL CICLISTA**

### **CAPÍTULO I. REGLAS DE CIRCULACIÓN**

- Artículo 18. Uso de la vía pública por los ciclistas
- Artículo 19. Prioridad en la circulación vehicular
- Artículo 20. Normas de circulación vehicular para la seguridad en el bicitransporte
- Artículo 21. Elementos y señas de seguridad ciclista
- Artículo 22. Prohibición de circulación por vías no autorizadas
- Artículo 23. Velocidad máxima en vías compartidas con ciclistas
- Artículo 24. Autoridad responsable del control de tránsito en protección del ciclista

### **CAPÍTULO II. SANCIONES ANTE INFRACCIONES E INCUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES**

- Artículo 25. Sanciones ante infracciones cometidas por peatones y vecinos/as
- Artículo 26. Sanciones ante infracciones cometidas por ciclistas
- Artículo 27. Sanciones ante infracciones cometidas por conductores/as de vehículos motorizados
- Artículo 28. Sustitución de sanciones económicas por trabajo comunitario
- Artículo 29. Sanciones ante incumplimiento de obligaciones por empresas e institución
- Artículo 30. Sanciones ante incumplimiento de obligaciones por servidores/as públicos/as
- Artículo 31. Autoridad sancionadora y competente
- Artículo 32. Autoridad responsable ante accidentes y delitos de tránsito

## **TÍTULO IV. PROMOCIÓN DE LA BICICULTURA**

### **CAPÍTULO I. EDUCACIÓN VIAL PARA EL BICITRANSPORTE SEGURO**

- Artículo 33. Comunicación, educación vial y bicicultura ciudadana
- Artículo 34. Difusión de mensajes de comunicación, educación vial y bicicultura
- Artículo 35. Bicicultura en educación vial para licencias de conducir motorizados

### **CAPÍTULO II. PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA**

- Artículo 36. Incentivo a la actividad económica en torno a la bicicleta
- Artículo 37. Incentivo de la sociedad civil al uso de la bicicleta
- Artículo 38. Incentivo municipal al uso de la bicicleta
- Artículo 39. Día del Peatón y de la Bicicleta

### **CAPÍTULO III. BICICLETAS PÚBLICAS**

Artículo 40. Bicicletas públicas municipales

Artículo 41. Bicicletas públicas de iniciativas privadas, comunitarias y cooperativas

### **CAPÍTULO IV. CICLOTURISMO Y CICLISMO LABORAL**

Artículo 42. Fomento al cicloturismo

Artículo 43. Ciclismo laboral

### **CAPÍTULO IV. CICLISMO DEPORTIVO Y RECREATIVO**

Artículo 44. Fomento al ciclismo deportivo

Artículo 45. Fomento al ciclismo recreativo

Artículo 46. Uso de implementos de seguridad ciclista

## **TÍTULO V. GESTIÓN MUNICIPAL DE LA MOVILIDAD URBANA CICLISTA**

### **CAPÍTULO I. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA PARA EL BICITRANSPORTE**

Artículo 47. Instancia responsable de la gestión de la movilidad urbana para el bicitransporte

Artículo 48. Participación social en la gestión de la movilidad urbana para el bicitransporte

Artículo 49. Estadísticas y análisis situacional de la movilidad urbana para el bicitransporte

Artículo 50. Planificación pública de la movilidad urbana para el bicitransporte

Artículo 51. Financiamiento de la gestión de la movilidad urbana para el bicitransporte

Artículo 52. Evaluación de la gestión de la movilidad urbana para el bicitransporte

### **CAPÍTULO II. CONTROL A LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA PARA EL BICITRANSPORTE**

Artículo 53. Acceso a la información pública sectorial

Artículo 54. Fiscalización a la gestión del bicitransporte

Artículo 55. Control social a la gestión del bicitransporte

## **DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES**

### **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

Disposición transitoria primera

Disposición transitoria segunda

Disposición transitoria tercera

Disposición transitoria cuarta

Disposición transitoria quinta

Disposición transitoria sexta

Disposición transitoria séptima

Disposición transitoria octava

Disposición transitoria novena

### **DISPOSICIONES DEROGATORIAS, ABROGATORIAS Y FINALES**

Disposición derogatoria y abrogatoria única

Disposición final única

# LEY MUNICIPAL DEL BICITRANSPORTE

## SACABA

(Anteproyecto / Iniciativa legislativa ciudadana / 28 de diciembre de 2020)

### TÍTULO I

#### DISPOSICIONES GENERALES

##### CAPÍTULO I

##### ASPECTOS GENERALES

###### Artículo 1. Objeto

La presente Ley Municipal tiene por objeto incorporar a la bicicleta como una de las modalidades de transporte local en el sistema municipal de movilidad urbana, estableciendo la política municipal para ello.

###### Artículo 2. Ámbito de aplicación

I. La presente Ley Municipal es de aplicación obligatoria en el ámbito territorial del municipio de Sacaba. Tendrá efecto normativo y sancionador sobre:

- a) el Gobierno Autónomo Municipal de Sacaba;
- b) la sociedad civil en su conjunto que incluye a conductores de motorizados, ciclistas, peatones, así como a las empresas privadas, públicas, cooperativas, comunitarias, incluyendo las entidades financieras, centros comerciales y otros que tengan empleados y presten servicio de atención al público;
- c) las universidades y otras instituciones educativas del nivel superior, institutos técnicos y otros del nivel técnico y unidades educativas del nivel básico, sean públicas, privadas o de convenio y;
- d) el gobierno autónomo regional, gobierno autónomo departamental, gobierno central y entidades públicas que no forman parte de éstos, que funcionen en el territorio municipal;

Conforme al alcance del ejercicio competencial previsto por la Constitución.

II. Los conceptos de ciclista y de bicitransporte utilizados en la presente Ley Municipal aplicará también a las personas que se transporten en Vehículos de Movilidad Personal (VMP).

###### Artículo 3. Marco constitucional y competencial

La presente Ley Municipal desarrolla su contenido normativo en función al mandato del art. 76.I de la Constitución Política del Estado, en el marco de la competencia exclusiva en “planificación, diseño, construcción, conservación y administración de caminos vecinales” y en “transporte urbano, ordenamiento y educación vial”, así como en “administración y control del tránsito urbano”, asignada por el art. 302.I numerales 7 y 18 de la misma Constitución.

##### CAPÍTULO II

##### PRINCIPIOS, DERECHOS Y DEBERES

###### Artículo 4. Definiciones

Para efectos de la presente Ley Municipal, los siguientes conceptos se entenderán de acuerdo con las siguientes definiciones:

1. **Bicicleta.** Vehículo no motorizado de propulsión humana mediante un sistema de pedales, pudiendo tener asistencia eléctrica en casos excepcionales.
2. **Vehículos de Movilidad Personal (VMP).** Micromedios de transporte urbano, tales como patines, patinetas, monopatines, monociclos, *skate*, *hoverboard*, *segway* y otros a propulsión humana o con asistencia eléctrica.
3. **Ciclista.** Persona que circula sobre una bicicleta y tiene el mando de esta.
4. **Ciclovia.** Todo espacio vial público destinado a la circulación de personas en bicicleta o en VMP, pudiendo ser unidireccional o bidireccional.
5. **Bicitransporte.** Transporte que se realiza usando la bicicleta como vehículo.
6. **Bicirefugio.** Espacio a un costado de la ciclovia que cumple la función de parada temporal de ciclistas, para rehidratarse, reparar la bicicleta, protegerse de la lluvia o descansar.
7. **Biciparqueo.** Parqueo de bicicletas y VMP instalados en sus predios por las instituciones o empresas públicas, privadas, cooperativas y comunitarias, para el uso por parte de sus trabajadores/as; parqueo particular de bicicletas y VMP instalado en previos de los edificios, condominios y otro tipo de viviendas colectivas en beneficio de sus habitantes y visitantes; parqueo público de bicicletas y VMP tarifado con derecho a ser usado por cualquier persona.
8. **Biciestacionamiento.** Estacionamiento de bicicletas y VMP para el uso por parte de ciudadanos/as y clientes que acuden a ser atendidos en entidades o instituciones públicas, bancos, hospitales, centros educativos, centros

comerciales y otros centros de servicio al público; instalados en predios externos o internos de las propias instituciones o empresas públicas, privadas, cooperativas y comunitarias o en determinados puntos del espacio público autorizados o instalados por el Gobierno Autónomo Municipal.

9. **Cicloturismo.** Actividad turística, realizada sobre una bicicleta, pudiendo realizarse en zonas urbanas o áreas naturales.
10. **Ciclismo recreativo.** Actividad recreativa, de esparcimiento, entretenimiento y paseos realizada sobre una bicicleta.
11. **Ciclismo deportivo:** Actividad deportiva competitiva, de entrenamiento o promoción, realizada sobre una bicicleta, en sus diferentes especialidades.
12. **Ciclismo laboral.** Actividad económica o laboral realizada sobre una bicicleta, tricicleta u otros diseños de éstas adaptados para el transporte de pasajeros, carga o venta móvil de productos.
13. **Educación Vial.** Proceso de enseñanza aprendizaje orientado a la modificación de actitudes y comportamientos colectivos, favorables al efectivo acatamiento de las reglas de circulación y del ejercicio de los derechos de los/as usuarios de la vía pública, del bicitransporte y de otros medios de transporte local.
14. **Infracción.** Transgresión, contravención o quebrantamiento de una o más reglas de circulación y otras de la movilidad urbana, tanto para ciclistas como para los demás conductores de vehículos y peatones.

## Artículo 5. Principios

La presente Ley Municipal desarrolla su contenido basado en los siguientes principios, los cuales deberán ser aplicados también en el desarrollo de la reglamentación y los manuales técnicos:

1. **Movilidad.** Toda persona debe poder desplazarse de un lugar a otro, a pie o usando cualquier tipo de vehículo de transporte permitido, en el menor tiempo posible, sin que agentes internos o externos lo impidan.
2. **Igualdad.** Los/as ciclistas tendrán iguales derechos a usar absolutamente toda vía pública vehicular y los espacios de aparcamiento vehicular, así como a transportarse en bicicleta o en VMP en condiciones de seguridad.
3. **Equidad.** Siendo la bicicleta y el VMP los medios de transporte que sitúa a las personas en una condición de mayor vulnerabilidad frente a los demás medios motorizados, el Gobierno Autónomo Municipal adoptará las medidas de acción afirmativa necesarias y suficientes para garantizar la seguridad física del/a ciclista en el uso de la vía y el espacio público. Esto implicará su priorización presupuestaria y ejecutiva en la inversión pública.
4. **No discriminación.** Ningún/a ciclista será privado/a de forma directa o indirecta de su derecho a asistir al trabajo, al estudio o a ser atendido por cualquier servicio de atención al público, debiendo garantizarse las condiciones normativas, de infraestructura y equipamiento necesarios y suficientes para su ejercicio efectivo.
5. **Seguridad.** El sistema municipal de movilidad urbana garantizará las condiciones de seguridad física de los/as ciclistas en el bicitransporte local, tanto en la circulación como en el aparcamiento de sus bicicletas, siendo responsables de ello el Gobierno Autónomo Municipal, las demás entidades e instituciones públicas y la sociedad civil.
6. **Preferencia.** El/a ciclista tendrá siempre preferencia frente a las demás personas que circulan en vehículos motorizados.
7. **Conectividad.** El diseño de las ciclovías garantizará su conectividad integral y eficiente para una movilidad urbana eficaz en el municipio.
8. **Libertad.** La política municipal de movilidad urbana para el bicitransporte local garantizará la mayor libertad posible para el desplazamiento del ciclista en el municipio, evitando imponer restricciones, salvo en lo estrictamente necesario. Esto incluirá a las políticas internas de ámbitos privados, cooperativos y comunitarios.
9. **Sostenibilidad.** El bicitransporte será una modalidad de transporte parte del sistema de movilidad urbana municipal de forma permanente y de prioridad progresiva.

## Artículo 6. Derechos y Deberes

I. Toda persona ciclista tendrá los siguientes derechos individuales y difusos (colectivos):

1. Circular por toda vía pública vehicular del municipio, en condiciones de seguridad.
2. Transitar por la vía pública de forma preferencial respecto de quienes lo hagan en vehículos motorizados.
3. Estacionar la bicicleta o VMP en todos los espacios públicos, privados, cooperativos o comunitarios destinados para este fin y en otros espacios que no obstaculicen el tránsito de peatones y vehículos y las actividades autorizadas en la vía pública.
4. No ser discriminada directa o indirectamente por llevar bicicleta o VMP, en el ingreso a los ambientes educativos, laborales y a cualquier servicio de atención al público, teniendo el derecho a que la institución o empresa empleadora o prestadora del servicio al público, le facilite un lugar seguro dentro sus predios para dejar la bicicleta o VMP, por el tiempo que duren las clases, las horas de trabajo o la atención, según corresponda.
5. Estacionar la bicicleta en la vía pública inmediata a la institución o empresa, sin afectar el resto de la movilidad urbana, en casos de acudir a cualquier servicio de atención al público donde éste no cuente con espacio para resguardar la bicicleta dentro sus predios. En caso de haber guardia de seguridad dependiente de la institución o empresa, a que éste esté pendiente de la seguridad de la bicicleta estacionada en la vía pública inmediata.
6. Disponer de biciparqueos, biciestacionamientos donde sean necesarios, en el ámbito público, privado, cooperativo y comunitario según corresponda, en condiciones de seguridad, calidad y capacidad suficiente.
7. Estacionar la bicicleta o el VMP en todos los biciestacionamientos y biciparqueos habilitados sin discriminación, según corresponda, en condiciones de seguridad contra robos y otros daños.

8. Disponer de ciclovías interconectadas en todas las vías públicas vehiculares dentro del municipio, así como en otros espacios públicos posibles, ante su necesidad, tanto en distritos urbanos como en los rurales;
  9. Circular por todas las ciclovías públicas en condiciones de equidad con relación a los demás ciclistas y en ciclovías compartidas con relación a quienes lo hacen en motorizados o en calidad de peatón.
  10. Tener una distancia suficiente de seguridad al momento de ser rebasada por un vehículo motorizado.
  11. Circular por el centro del carril derecho que esté libre, a fin de mantener la suficiente distancia de seguridad de la acera, de los vehículos estacionados y del rebasado de motorizados, en caso de hacerlo por ciclovías compartidas con motorizados.
  12. Circular por las vías peatonales, parques o áreas habilitadas para el entrenamiento y esparcimiento, en caso de ser niño o niña de hasta 8 años.
  13. Transportar su bicicleta o VMP en el servicio de transporte público de pasajeros.
  14. Acceder a la información pública relacionada al bicitransporte actualizada y completa, solicitada de forma verbal o escrita, por canales electrónicos o presenciales, a la sola identificación personal y a una respuesta formal y pronta.
  15. Ser capacitada en programas de educación vial, con enfoque de la aplicación de la presente Ley Municipal y de su reglamentación.
  16. Contar con servicios accesibles de asistencia técnica especializada para las bicicletas y con servicio de venta de repuestos, bicicletas y accesorios para el bicitransporte.
  17. Ser auxiliada en casos de accidentes de tránsito, asaltos o robos.
  18. Ser incluida, junto a las demás personas usuarias del bicitransporte, de forma prioritaria, en el sistema de movilidad urbana y sistema municipal de transporte, considerando a la bicicleta y al VMP como una o más de las modalidades de transporte local.
  19. Ser considerada equitativamente, junto a las demás personas usuarias del bicitransporte, en la asignación de recursos en el presupuesto anual del Gobierno Autónomo Municipal, para su inversión en la movilidad urbana destinada al bicitransporte.
- II. Toda persona ciclista tendrá los siguientes deberes:
1. Conocer y cumplir todas las reglas de circulación y otras normas de la movilidad urbana, estipuladas en la presente Ley Municipal, su reglamentación y otras aplicables.
  2. Observar y cumplir las normas generales de circulación aplicables a todos los vehículos en vía pública en el municipio.
  3. Acatar las señalizaciones de tránsito y semáforos, tanto las específicas para bicicletas como las generales.
  4. Seguir el sentido de las rutas de circulación establecidas.
  5. Circular con precaución, atención y responsabilidad, precautelando su seguridad y la de los demás usuarios del espacio público.
  6. Mantener el carril derecho al circular en las ciclovías exclusivas, usando el carril izquierdo únicamente con el propósito de rebasar, debiendo imprimir mayor velocidad para retomar inmediatamente al carril derecho. En ciclovías compartidas con motorizados, mantener el carril derecho, pudiendo usar los demás carriles únicamente para rebasar a los motorizados.
  7. Circular por la ciclovía ante su existencia en la vía pública, en lugar de hacerlo por la calzada para motorizados, salvo en casos de que no sea posible circular por la ciclovía debido a obstrucciones o impedimentos de cualquier tipo.
  8. Circular por la calzada para motorizados en lugar de la ciclovía, en caso de imprimir mayor velocidad a la permitida en ciclovías.
  9. No obstaculizar ni molestar el normal tránsito de otros ciclistas.
  10. Dar preferencia a ciclistas y peatones que estén en condición de mayor vulnerabilidad.
  11. Detenerse fuera del paso peatonal cuando la señalización lo indique y ante ausencia de esta, ceder el paso a los/as peatones.
  12. Estacionar o parquear la bicicleta en los lugares asignados para ello, de forma ordenada y evitando perjudicar a los demás usuarios.
  13. No estacionar la bicicleta en la vía pública, salvo que no exista biciestacionamientos u otros espacios fuera de la vía pública disponibles. En su caso hacerlo de forma que no obstruya la movilidad urbana.
  14. Procurar portar y utilizar el implemento para el asegurado de la bicicleta en los biciparquesos y biciestacionamientos, de modo de reforzar su seguridad contra robos.
  15. Mantener y circular con todos los sistemas mecánicos de la bicicleta en buen estado de funcionamiento.
  16. Asistir a los programas de educación vial sobre bicitransporte que se pongan a disposición, en caso de desconocimiento de la presente Ley Municipal, su reglamentación y ante determinada cantidad de infracciones en su aplicación.
  17. No arrojar basura en las ciclovías y en la demás vía pública.
  18. Evitar el abuso de la preferencia del ciclista frente a los motorizados, en perjuicio de la movilidad urbana.
- III. Toda persona conductora de cualquier vehículo motorizado tendrá los siguientes deberes para con los ciclistas:
1. Conocer y cumplir todas las reglas de circulación y otras normas de la movilidad urbana, estipuladas en la presente Ley Municipal, su reglamentación y otras aplicables.
  2. Conducir con precaución, atención y responsabilidad, en vías compartidas con ciclistas.

3. Mantener la distancia suficiente entre el motorizado y el ciclista al circular por la vía pública, en especial al rebasarlo, según el grado de velocidad y tipo de vía, de modo de garantizar que, en caso de que el ciclista caiga de su bicicleta no alcance a atropellarlo.
  4. Ceder el tránsito preferencial de ciclistas al circular en la vía pública.
  5. Rebasar a los ciclistas siempre por la izquierda. Ante el rebasado del ciclista al motorizado, esperar a que termine de rebasar antes de acelerar y rebasarlo.
  6. No circular invadiendo las ciclovías exclusivas.
  7. No pretender ahuyentar a los ciclistas utilizando bocinas u otras formas, ante el uso de su derecho a circular por la vía pública compartida.
  8. Detenerse ante el paso preferencial de ciclistas en intersecciones, salvo indicación del semáforo para circular.
  9. No estacionar ni detenerse sobre las ciclovías exclusivas ni en los espacios destinados al parqueo y estacionamiento de bicicletas.
  10. No negar a los ciclistas su derecho a transportar su bicicleta en el servicio de transporte público de pasajeros, ante su posibilidad funcional.
  11. Brindar auxilio y asistencia de emergencia oportunos, en caso de accidentes que involucren a ciclistas.
- IV. Toda persona transeúnte y vecina tendrá los siguientes deberes para con los ciclistas:
1. No obstaculizar la normal circulación de ciclistas en las ciclovías y en la demás vía pública destinada a vehículos, mediante el colocado de puestos de venta, letreros, cargas, basura u otros objetos o instalaciones.
  2. No colocar puestos de venta, letreros, cargas, basura u otros objetos o instalaciones sobre los bicirefugios ni biciestacionamientos, salvo puestos de servicio al ciclista en lugares autorizados.
  3. No dañar los biciparquesos y biciestacionamientos, así como las bicicletas aparcadas en los mismos.
  4. Evitar transitar por las ciclovías en calidad de peatón, cuando exista una acera en el espacio público inmediato.
  5. Brindar auxilio oportuno y asistencia al Ciclista en caso de accidentes o emergencias.

## **TÍTULO II INFRAESTRUCTURA PARA EL BICITRANSPORTE**

### **CAPÍTULO I PARQUEOS Y ESTACIONAMIENTOS PARA BICICLETAS**

#### **Artículo 7. Biciparquesos**

I. Para el ejercicio del derecho de los/as trabajadores/as a transportarse en bicicleta en el municipio, toda institución y empresa pública, privada, cooperativa y comunitaria que opere total o parcialmente en el territorio del municipio de Sacaba, con al menos treinta trabajadores/as, implementará un parqueo para el resguardo de las bicicletas de su personal dependiente, de forma obligatoria. Esta obligatoriedad aplica a las siguientes instituciones y empresas:

- a. Concejo Municipal, Alcaldía y empresas e instituciones municipales descentralizadas e instancias desconcentradas, del Gobierno Autónomo Municipal de Sacaba;
- b. Asamblea Legislativa Departamental, Gobernación y empresas e instituciones departamentales descentralizadas e instancias desconcentradas, del Gobierno Autónomo Departamental;
- c. Órgano Judicial, Fiscalía, Tribunal Constitucional Plurinacional, Defensoría del Pueblo, Contraloría General del Estado y las demás entidades e instituciones públicas de cualquier escala territorial;
- d. Universidades, institutos técnicos y unidades educativas del nivel básico, sean públicas, privadas o de convenio;
- e. Organizaciones no gubernamentales, fundaciones, iglesias y otras sin fines de lucro;
- f. Bancos, telefónicas, hospitales y demás empresas públicas, cooperativas, privadas y comunitarias de alcance local, departamental, nacional o internacional;
- g. Otras que cuenten con al menos treinta empleados bajo su dependencia.

II. Los edificios, condominios, urbanizaciones y demás viviendas colectivas deberán prever en su diseño la existencia de parqueos de bicicletas para sus habitantes, de similar forma que prevén para sus vehículos motorizados. Ningún plano de construcción de tales características de viviendas será aprobado sin esta previsión. Tales viviendas existentes sin biciparquesos, deberán implementarlas progresivamente.

III. Los servicios de parqueo habilitados para el público, sean de propiedad privada, municipal, cooperativa o comunitaria, deberán disponer de espacios destinados al parqueo de bicicletas. La tarifa para el cobro del servicio será establecida por la reglamentación a la presente Ley Municipal.

IV. Las especificaciones técnicas para el diseño de los biciparquesos serán establecidas por un manual técnico aprobado por el Órgano Ejecutivo del Gobierno Autónomo Municipal. Esta norma podrá ser independiente o incorporado en la normativa municipal correspondiente a la materia, misma que deberá ser entregada junto a su notificación a los propietarios o administradores de las instituciones y empresas referidas en el presente artículo.

#### **Artículo 8. Biciestacionamientos**

I. Para el ejercicio del derecho de los/as usuarios/as y ciudadanos/as a transportarse en bicicleta en el municipio, toda institución y empresa pública, privada, cooperativa y comunitaria que atienda al público en el territorio del municipio de Sacaba, que atienda al menos ochenta clientes/as o ciudadanos/as por día, deberá implementar de forma obligatoria

un estacionamiento para el resguardo de las bicicletas de sus clientes o ciudadanos/as que acuden a ser atendidos. Esta obligatoriedad aplica a las siguientes instituciones y empresas:

- a. Concejo Municipal, Alcaldía y empresas e instituciones municipales descentralizadas e instancias desconcentradas, del Gobierno Autónomo Municipal;
- b. Asamblea Legislativa Departamental, Gobernación y empresas e instituciones departamentales descentralizadas e instancias desconcentradas, del Gobierno Autónomo Departamental;
- c. Órgano Judicial, Fiscalía, Tribunal Constitucional Plurinacional, Defensoría del Pueblo, Contraloría General del Estado y las demás instituciones públicas de cualquier nivel de gobierno;
- d. Organizaciones no gubernamentales, fundaciones y otras sin fines de lucro;
- e. Bancos, hospitales, gimnasios y demás empresas públicas, cooperativas, privadas y comunitarias de alcance local, departamental, nacional o internacional;
- f. Mercados grandes, medianos y pequeños, supermercados, micromercados, centros comerciales, campos feriales permanentes y temporales y otros centros de abasto y comercialización de productos;
- g. Otras que atiendan a al menos ochenta personas por día.

II. Las universidades, institutos técnicos y unidades educativas del nivel básico, sean públicas, privadas o de convenio, deberán habilitar de forma obligatoria biciestacionamientos para sus estudiantes, los cuales serán suficientes en función a la demanda de espacios. Así mismo harán las iglesias para sus feligreses, los clubes para sus miembros y los cementerios para sus visitantes.

III. La obligatoriedad de habilitación de biciestacionamientos prevista en los párrafos anteriores del presente artículo podrá tener excepciones en función a otros factores como el tamaño de los predios. Esta excepcionalidad será establecida por el reglamento a la presente Ley Municipal.

IV. El Gobierno Autónomo Municipal implementará biciestacionamientos en los espacios públicos en los que pueda ser arquitectónicamente posible, para los/as ciudadanos/as que circulen en bicicleta y que, por la excepcionalidad prevista en el presente artículo, no se disponga de biciestacionamientos en las instituciones, empresas y negocios. Los mismos se adecuarán a las normas de diseño y protección del patrimonio arquitectónico y estarán ubicados en puntos estratégicos de la ciudad definidos en función a su necesidad y demanda, de modo de generalizar la disposición de biciestacionamientos en todos los puntos de concurrencia de personas, pudiéndose ubicar en parques públicos, plazuelas, plazas y en la vía pública donde exista espacio.

V. Los espacios para el biciestacionamiento serán suficientes en función a la cantidad de clientes o ciudadanos que concurren en bicicleta, pudiendo ser progresivo y adecuarse en función a la demanda o incremento del uso de la bicicleta como medio de transporte. Las especificaciones técnicas para el diseño de los biciestacionamientos serán establecidas por un manual técnico aprobado por el Órgano Ejecutivo del Gobierno Autónomo Municipal. Esta norma podrá ser independiente o incorporado en la normativa municipal correspondiente a la materia, misma que será entregada junto a su notificación a los propietarios o administradores de las instituciones y empresas referidas en el presente artículo.

VI. El Órgano Ejecutivo del Gobierno Autónomo Municipal, mediante la instancia correspondiente, notificará sobre la obligatoriedad de implementar biciparquesos y biciestacionamientos, así como sobre los plazos para su cumplimiento y controlará su adecuada implementación, debiendo realizar inspecciones periódicas.

VII. Las instituciones y empresas públicas, privadas, cooperativas y comunitarias que no estén obligadas por la presente Ley Municipal a habilitar biciestacionamientos en sus predios, tendrán derecho a solicitar un espacio e implementar un biciestacionamiento sobre la vía pública de su entrada, siempre y cuando en esa calle esté permitido el estacionamiento de vehículos sobre la vía pública. Esta concesión del espacio público será gratuita como fomento al bicitransporte. Las instituciones y empresas que estén obligadas y no cuenten con un espacio en sus predios o en predios inmediatos para alquilar, podrán tener el mismo tratamiento, pero a cambio del pago de una patente de uso de la propiedad pública, el cual será igual al costo del alquiler de un espacio similar en la zona.

VIII. En las calles donde esté permitido el estacionamiento de vehículos sobre la vía pública, podrá asignarse un espacio para el biciestacionamiento cada cuadra o según demande su necesidad. En casos de calles asignadas por el Gobierno Autónomo Municipal para el estacionamiento vehicular tarifado, se asignará al menos un espacio necesario cada dos cuadras para el biciestacionamiento, debiendo ser cada cuadra en caso de mayor demanda.

#### **Artículo 9. Seguridad contra robos en biciparquesos y biciestacionamientos**

Las instituciones públicas, privadas, cooperativas y comunitarias que implementen los biciparquesos y biciestacionamientos serán responsables de la seguridad contra robos y daños de las bicicletas que se dejen en los mismos. Para esto, tomarán las provisiones de cuidado necesarias, pudiendo concesionar el servicio de cuidado a personas con discapacidad u otras que deseen prestar el servicio de cuidado a cambio de un pago por parte del ciclista o de la propia empresa o institución. En caso de pago por parte de ciclistas, será bajo una tarifa establecida y controlada por el Gobierno Autónomo Municipal.

#### **Artículo 10. Mantenimiento de biciparquesos y biciestacionamientos**

I. Las instituciones públicas, privadas, cooperativas y comunitarias que implementen los biciparquesos y biciestacionamientos serán responsables de su mantenimiento periódico, de acuerdo con las normas técnicas y periodicidad establecidas para ello.

II. La reparación de cualquier daño ocasionado a los biciestacionamientos y biciparqueos públicos municipales, así como de las ciclovías, bicirefugios, semáforos y señalización vial, será financiado en su totalidad por el/la o los/as causantes del daño.

## CAPÍTULO II VIALIDAD PÚBLICA PARA EL CICLISTA

### **Artículo 11. Ciclovías y su obligatoriedad en la vía pública**

I. Absolutamente todos los caminos destinados a la circulación de vehículos motorizados en el municipio, tanto en zonas urbanas como rurales, además de contar con espacios para circulación de peatones y calzada para motorizados, contarán con ciclovías, incluyendo los túneles, puentes, desniveles, distribuidores vehiculares y otros de circulación vehicular. Estas ciclovías podrán ser implementadas en las distintas modalidades previstas en el artículo siguiente, según se adecúe a la cualidad técnica de la vía pública.

II. Ningún proyecto de vía de circulación, túnel, puente, desnivel, distribuidor vehicular u otro tipo de infraestructura vial para motorizados será aprobado sin que contemple su correspondiente ciclovía que, además, garantice su funcionalidad e interconexión, siendo prioritaria frente a las vías para motorizados.

III. Los proyectos de planificación urbana, loteamientos, urbanizaciones nuevas o barrios emergentes, deberán contemplar obligatoriamente dentro su porcentaje de cesión de vía, la implementación de ciclovías internas, con conexión directa a la red vial ciclista existente en la ciudad.

IV. Las vías, incluyendo túneles, puentes, desniveles, distribuidores vehiculares y otros para motorizados existentes que no cuenten con ciclovía serán adecuadas gradualmente conforme a la presente Ley Municipal, su reglamentación y manual técnico.

### **Artículo 12. Tipificación de ciclovías**

Para su adaptación a todos los caminos vehiculares, las ciclovías se tipificarán en las siguientes modalidades:

1. **Ciclovías exclusivas.** Serán las destinadas al uso exclusivo por ciclistas. Serán implementadas en vías y espacios públicos donde sea espacial y arquitectónicamente posible implementarlas, pudiendo ser las siguientes:
  - a. *Ciclocarril.* Serán todas aquellas ciclovías trazadas a lado de las calzadas para motorizados, separadas por demarcadores, tachones, cordones, la acera u otro tipo de segregadores viales.
  - b. *Cicloberma.* Serán todas aquellas ciclovías trazadas a lado de las carreteras intermunicipales, interprovinciales, interregionales, interdepartamentales e internacionales, separadas por demarcadores, tachones, cordones, la acera u otro tipo de segregadores viales.
  - c. *Ciclosenda.* Serán aquellas ciclovías no trazadas a lado de las vías de motorizados, o al interior de las calles o pasajes peatonales, siendo independientes al tráfico de estas y de circulación exclusiva de ciclistas. Podrán atravesar parques, jardineras, construcciones, áreas verdes o forestales, atractivos turísticos y otras áreas.
  - d. *Cicloacera exclusiva.* Serán aquellas trazadas al interior de la acera u otro tipo de vías peatonales, siendo de uso exclusivo por ciclistas.
2. **Ciclovías compartidas.** Serán aquellas vías compartidas con motorizados o peatones. Estas podrán ser las siguientes:
  - a. *Ciclocalzada compartida.* Serán aquellas calzadas de circulación de motorizados en las calles, que, ante la imposibilidad técnica de implementar una ciclovía exclusiva, se declaren como compartidas con los ciclistas en su totalidad, debiendo establecerse todas las medidas preventivas para la seguridad y prioridad en la circulación del ciclista.
  - b. *Ciclocarril compartido.* Serán aquellos carriles de las calzadas de motorizados, que, ante la imposibilidad técnica de implementar una ciclovía exclusiva, se declaren como compartidas con los ciclistas, debiendo establecerse todas las medidas preventivas para la seguridad y prioridad en la circulación del ciclista.
  - c. *Cicloacera compartida.* Serán aquellas ciclovías trazadas al interior de la acera u otro tipo de vías peatonales, que ante la imposibilidad de declararlas como de uso exclusivo por ciclistas, se las declaren como compartidas entre ciclistas y peatones, debiendo establecerse todas las medidas preventivas para la seguridad y prioridad en la circulación.
3. **Ciclovías especiales.** Serán aquellas destinadas a actividades de ciclismo deportivo, ciclismo de entretenimiento, cicloturismo o bicitransporte, habilitadas temporalmente o para determinados fines extraordinarios. Estas podrán ser las siguientes:
  - a. *Ciclovía activa.* Serán aquellas vías que, siendo ordinariamente destinadas a motorizados, peatones o compartidas con ciclistas, temporalmente se declaren ciclovías exclusivas o compartidas con peatones, así como aquellas vías habilitadas extraordinariamente como ciclovías sin especificar su temporalidad.
  - b. *Ciclopista.* Serán aquellas pistas asfaltadas o desarrolladas con otros materiales para posibilitar el fácil desplazamiento, destinadas temporal u ordinariamente a la competición, promoción y entrenamiento, en práctica del ciclismo deportivo.
  - c. *Ciclosendero.* Serán aquellas sendas destinadas temporal u ordinariamente a la competición en el ciclismo deportivo, a los paseos en bicicleta o al cicloturismo, trazados en espacios distantes de carreteras y calzada de motorizados, pudiendo ser al interior de los bosques, montes, montañas o zonas forestales, zonas agrícolas, parques, áreas verdes u otro tipo de campos.

- d. Ciclotúneles. Serán los túneles para la circulación de ciclistas, pudiendo ser independientes o instalados junto a túneles para motorizados, debiendo tener espacios para la circulación peatonal.
- e. Ciclopuentes. Serán los puentes para la circulación de ciclistas, pudiendo ser independientes o instalados junto a puentes para motorizados, debiendo tener espacios para la circulación peatonal.
- f. Ciclodesniveles. Serán los desniveles para la circulación de ciclistas, pudiendo ser independientes o instalados junto a desniveles para motorizados, debiendo tener espacios para la circulación peatonal.
- g. Ciclodistribuidores. Serán los distribuidores vehiculares para la circulación de ciclistas, pudiendo ser independientes o parte del diseño de distribuidores vehiculares que integren la circulación de motorizados, ciclistas y peatones.

### **Artículo 13. Características técnicas de las ciclovías**

- I. La planificación urbana de la movilidad para el bicitransporte considerará al menos los siguientes criterios técnicos:
  - 1. Todas las calles y avenidas del municipio tendrán ciclovías. Esto implicará que todas sean circulables para los ciclistas, en condiciones de seguridad, lo cual se hará mediante la adaptación de los diferentes tipos de ciclovías previstos en el artículo anterior, siguiendo criterios viales como: tipo de vía, velocidad máxima permitida, ancho de vía, cantidad de tráfico y otros; conforme a las especificaciones establecidas en la presente Ley y su reglamentación.
  - 2. Todas las ciclovías destinadas al bicitransporte deberán ser obligatoriamente interconectadas, estando prohibida su no conectividad. Esta conectividad vial ciclista aplicará también a su conexión con los túneles, puentes, desniveles, distribuidores vehiculares y cualquier otro tipo de infraestructura vial.
  - 3. El diseño e implementación de las ciclovías debe garantizar la fluidez en el tránsito de los ciclistas, evitando cortes e interrupciones.
  - 4. Las ciclovías serán lo suficientemente atractivas y seguras, como para invitar a su uso, siendo el arbolado su principal elemento.
  - 5. En caso de que el trazado de las calles y avenidas y sus correspondientes ciclovías no permitan la conexión vial directa a los puntos de mayor demanda de transporte, podrán diseñarse rutas directas de ciclovías mediante ciclosendas, ciclodesniveles, ciclopuentes, ciclotúneles y otros, de modo de evitar las distancias, las intersecciones viales de alto tráfico, los puntos de congestión vehicular y otros tramos de poca fluidez vehicular.
  - 6. Las intersecciones viales deberán contemplar los elementos necesarios para garantizar la seguridad de los ciclistas.
- II. Las ciclovías deberán considerar al menos las siguientes características técnicas en su diseño:
  - 1. El ancho de las ciclovías exclusivas será el suficiente para garantizar la circulación ciclista en condiciones de seguridad, tanto en el rebasado como en el cruce entre ciclistas.
  - 2. Todas las ciclovías destinadas al bicitransporte deberán garantizar su funcionalidad, calidad constructiva, comodidad, fácil identificación, visibilidad y seguridad. Este último, en especial en las intersecciones y cruces con motorizados y peatones.
  - 3. Toda vía de vehículos motorizados tendrá reductores de velocidad y la debida señalización vial horizontal y vertical ante el cruce con ciclovías, así como éstas ante el cruce con vías de motorizados. De igual manera se hará en los cruces de ciclovías con pasos peatonales. Estará prohibida la instalación de montículos como reductores de velocidad, debiendo usarse tachones, "ojos de gato" u otros que garanticen la seguridad del ciclista, con la debida señalización.
  - 4. El trazado de ciclovías evaluará las pendientes máximas que permitan el manejo adecuado de la bicicleta, así como los peraltes y radios de giro.
  - 5. Las ciclosendas incluirán aceras o espacios de circulación peatonal o deportiva con el propósito de evitar la circulación de personas a pie por la ciclovía. De igual manera los ciclosenderos tendrán un ancho suficiente para permitir el tránsito y sobrepaso de personas que hagan caminatas, trotes, carreras o por peatones.
  - 6. En caso de ciclovías exclusivas colindantes con paradas del transporte público de pasajeros, existirán espacios de resguardo suficiente para garantizar la seguridad, tanto de los peatones en afán de abordaje o descenso del transporte público, como de los ciclistas ante los mismos.
  - 7. Toda ciclovía deberá contemplar bicirefugios cada determinado tramo especificado por el reglamento o manual técnico municipal de la materia. Tales espacios serán destinados al parado temporal, descanso o rehidratación de ciclistas, protección contra la lluvia o servicio o autoservicio de revisado, asistencia técnica o reparado de su bicicleta.
  - 8. Los ciclotúneles, ciclodesniveles y ciclodistribuidores nuevos serán obligatoriamente de circulación exclusiva por ciclistas, debiendo a los existentes darse una solución de inclusión de ciclistas que garantice su seguridad frente a los motorizados.
- III. Las demás especificaciones técnicas para el diseño de los distintos tipos de ciclovías, bicirefugios, redes viales y otros serán establecidas por la reglamentación a la presente Ley Municipal o por un manual técnico. Esta norma técnica podrá ser independiente o incorporado en la normativa municipal correspondiente a la materia.

### **Artículo 14. Mantenimiento y aseo de ciclovías**

- I. El Gobierno Autónomo Municipal realizará el mantenimiento periódico y prioritario de las ciclovías, bicirefugios y biciestacionamientos instalados en el espacio público, así como su atención oportuna ante casos de inundaciones y desperfectos a causa de accidentes, derrumbes y otros factores naturales o de intervención humana. De la misma

manera, garantizará la limpieza periódica de las ciclovías. La periodicidad y cobertura del aseo urbano ordinario incluirá el aseo de las ciclovías, bicirefugios y biciestacionamientos instalados en el espacio público.

II. El aseo de las ciclobermas dentro el territorio municipal estará a cargo del Gobierno Autónomo Municipal, debiendo establecer su periodicidad en consenso con el Subcomité Municipal del Bicitransporte. El mantenimiento de las ciclobermas será acordado con el gobierno central y gobierno departamental, según corresponda, pudiendo el Gobierno Autónomo Municipal hacerse cargo.

#### **Artículo 15. Señalización vial para la seguridad del ciclista**

I. Todos los tipos de ciclovías, los bicirefugios, biciestacionamientos y toda infraestructura para el bicitransporte en el municipio contará con la debida señalización horizontal y vertical, así como con la semaforización correspondiente, en lo suficiente para garantizar la información vial y reglamentaria, la prevención y la seguridad de los ciclistas y peatones. Tal señalización y semaforización vial será constantemente inspeccionado y mantenido de forma prioritaria, para garantizar su legibilidad y visibilidad óptima.

II. El Gobierno Autónomo Municipal establecerá un color base único para el pintado o señalización horizontal de las ciclovías exclusivas asfaltadas en el municipio, para su fácil identificación. Tal color podrá ser aplicado a todos los tramos de ciclovías o únicamente en los cruces con vías de motorizados y peatones. Para la señalización horizontal de las ciclovías compartidas con motorizados o con peatones, se podrá definir otro u otros colores.

III. En proyectos de infraestructura vial nuevos contemplarán ciclovías exclusivas, delimitadas con la instalación correspondiente de segregadores físicos, adecuados para preservar la seguridad del ciclista, tanto en su función de separarlo del tráfico motorizado, como para casos de colisiones. De igual manera se usarán abatibles en los casos necesarios. Las características, usos y tipologías de dichos elementos segregadores, estarán establecidos en la reglamentación de la presente Ley o su norma técnica.

IV. El Gobierno Autónomo Municipal, mediante sus campañas de educación vial y coordinación con las organizaciones de ciclistas, enfatizará constantemente en la recomendación del uso de implementos con reflectores y luces, tanto en la vestimenta como en la bicicleta, para su visibilidad, prevención y seguridad en la circulación nocturna, así como el uso de colores llamativos para la circulación diurna. Se recomendará también el uso de los elementos de seguridad vial ciclista.

#### **Artículo 16. Alumbrado público en ciclovías**

Todos los tipos de ciclovías, los bicirefugios, biciestacionamientos y toda infraestructura para el bicitransporte, en especial los ciclotúneles y las ciclosendas, contarán con el debido y adecuado alumbrado público, debiendo priorizarse su implementación, servicio y mantenimiento en la inversión pública municipal asignada a la materia.

#### **Artículo 17. Seguridad ciudadana en ciclovías**

La Guardia Municipal destinada al apoyo en la seguridad ciudadana hará rondas periódicas por las ciclovías destinadas al bicitransporte, en especial en horarios nocturnos y en general por aquellas ubicadas en zonas consideradas riesgosas. El Gobierno Autónomo Municipal gestionará ante la Policía Boliviana la extensión del servicio de patrullaje policial a tales ciclovías, priorizando los horarios y lugares referidos, estableciendo los mecanismos de alerta y atención oportuna de casos de robos y asaltos a ciclistas.

## **TÍTULO III TRÁNSITO URBANO Y PROTECCIÓN DEL CICLISTA**

### **CAPÍTULO I REGLAS DE CIRCULACIÓN**

#### **Artículo 18. Uso de la vía pública por los ciclistas**

I. Toda vía pública en el municipio, incluyendo calles, avenidas, carreteras, túneles, puentes, desniveles y distribuidores vehiculares, a excepción de aquella destinada exclusivamente a peatones y la que cuente con ciclovía exclusiva, será de uso compartido entre ciclistas y motorizados.

II. En casos de ausencia de ciclovías exclusivas y de conectividad adecuada y, en casos de circular a mayor velocidad de la establecida para la ciclovía, los ciclistas circularán por la calzada conjuntamente los motorizados, con los mismos derechos que los/as conductores/as de motorizados y con la debida prioridad frente a éstos. Esto implica que podrán usar un carril para circular en condiciones de seguridad, así como los demás carriles para rebasado, debiendo adecuarse a la velocidad vehicular establecida para cada tipo de vía y carril, debiendo en caso de velocidad menor usar el carril de la derecha.

III. Toda persona que circule a pie empujando su bicicleta será considerado peatón, por lo que tendrá derecho a usar la acera y las demás vías peatonales, sin discriminación alguna.

IV. Todo/a niño/a ciclista tendrá derecho a circular por la acera y los parques, plazas y demás espacios peatonales, así como por ciclovías procurando mantenerse a la derecha, debiendo los ciclistas mayores reducir la velocidad y tomar las precauciones necesarias en cuidado de la seguridad del niño/a ciclista. En caso de ausencia de ciclovías y espacios

peatonales, podrá circular por la calzada conjuntamente los motorizados, debiendo éstos reducir la velocidad y tomar todas las precauciones necesarias en cuidado de la seguridad del niño/a ciclista.

#### **Artículo 19. Prioridad en la circulación vehicular**

- I. Los/as ciclistas tendrán prioridad en la circulación vehicular frente a todos los tipos de vehículos motorizados. En caso de cicloaceras compartidas, la prioridad será de los/as peatones.
- II. Todo niño y niña ciclista tendrá prioridad frente a todos los tipos de motorizados, ciclistas y peatones, en cualquier tipo de vía, incluyendo las aceras.
- III. Los/as adolescentes, adultos/as mayores y otros grupos en situación de vulnerabilidad en su condición de ciclistas, tendrá preferencia en la circulación vehicular, frente a todos los demás vehículos, salvo frente a los niños y niñas ciclistas.

#### **Artículo 20. Normas de circulación vehicular para la seguridad en el bicitransporte**

I. Los/as ciclistas circularán aplicando las siguientes normas, además de las establecidas por la reglamentación a la presente Ley Municipal:

- 1) Todo ciclista circulará por las vías permitidas por la presente Ley Municipal y su reglamentación.
- 2) En caso de ciclovías bidireccionales, todo ciclista debe circular manteniéndose en el carril derecho, pudiendo invadir el carril contrario únicamente para rebasar a otro ciclista, tomando las precauciones de distancia correspondientes. En casos donde no exista o no sea visible la división de carriles contrarios, se hará una división imaginaria calculando la mitad de la vía.
- 3) Estará prohibida la circulación de ciclistas en paralelo, salvo en casos de columnas de más de diez ciclistas en cuyo caso podrán hacerlo tomando un carril de la calzada compartida con motorizados, excepto en carreteras compartidas donde se mantendrá la columna sin ciclistas en paralelo. En casos de más de cincuenta ciclistas que circulen en caravana, podrán usar más de un carril, debiendo en lo posible dejar al menos un carril para el rebasado de motorizados. En caso de días del peatón y la bicicleta, podrán usar la vía completa.
- 4) En casos de días del peatón y la bicicleta, los ciclistas circularán usando los sentidos de las rutas establecidas para los motorizados y ciclistas, debiendo tomar las precauciones necesarias ante presencia de niños/as ciclistas y peatones.
- 5) En caso de circulación de columnas y caravanas de ciclistas por la calzada compartida con motorizados, éstos respetarán los sentidos de las rutas y los semáforos. En caso de que el semáforo cambie a rojo a la mitad de la columna o caravana de ciclistas, los vehículos que desean atravesar o ingresar a la vía esperarán a que termine de pasar la columna o caravana completa.
- 6) Todo rebasado entre ciclistas deberá mantener la suficiente distancia para evitar chocar con el otro ciclista.
- 7) En todo rebasado de ciclistas a motorizados estacionados se procurará mantener una distancia suficiente para no arriesgarse a chocar con la puerta del vehículo que podría ser abierto por su conductor/a o pasajero/a desatento.
- 8) En ciclobermas segregadas de la vía de motorizados únicamente con señalización vial horizontal, en casos de presencia de piedrillas y basura sobre la misma, así como en caso de desperfectos de la pista, los ciclistas tendrán derecho a circular por el límite derecho de la vía de motorizados.

II. Los/as conductores/as de motorizados circularán aplicando las siguientes normas de precaución frente a los ciclistas, además de las establecidas por la reglamentación a la presente Ley Municipal:

- 1) En caso de vías compartidas con ciclistas, los motoristas deberán fijarse obligatoriamente a su derecha para asegurarse de que no haya ciclistas circulando, antes de arrojarse a la derecha para parar o estacionar. Ante presencia de ciclistas, deberá esperarse a que pasen y hacerlo activando las indicaciones preventivas correspondientes. En caso del transporte público de pasajeros, se deberá advertir sobre la presencia de ciclistas a los pasajeros que pretendan descender del motorizado.
- 2) Estará prohibido abrir la puerta del vehículo motorizado sin fijarse previamente y asegurarse de la no presencia de ciclistas circulando.
- 3) Estará prohibido parar a lado de una ciclovías exclusiva para el descenso de pasajeros, de modo de evitar que lo hagan sobre la ciclovías.
- 4) Estará prohibido parar, estacionar y parquear sobre las ciclovías exclusivas.
- 5) El rebasado de motorizados a ciclistas será a un máximo de 30 kms por hora de velocidad en vías urbanas; debiendo el conductor reducir obligatoriamente la velocidad hasta una velocidad cercana a la del ciclista y tomar precaución al momento del rebasado.
- 6) El rebasado de motorizados a ciclistas en carreteras será a un máximo de 50 kms por hora de velocidad, debiendo el conductor reducir obligatoriamente la velocidad hasta una velocidad cercana a la del ciclista y tomar precaución al momento del rebasado. En caso de mayor velocidad, se deberá usar el carril izquierdo de motorizados.
- 7) En todo rebasado de motorizados a ciclistas deberá mantenerse la distancia suficiente, según el grado de velocidad y tipo de vía, de modo de garantizar que, en caso de que el ciclista caiga de su bicicleta no alcance a atropellarlo, siendo un metro y medio la distancia mínima recomendada.

III. Las demás reglas generales y específicas de prioridad en la circulación de ciclistas frente a vehículos motorizados y peatones serán desarrollados por la reglamentación a la presente Ley Municipal.

### **Artículo 21. Elementos y señas de seguridad ciclista**

I. En el bicitransporte, todo/a ciclista procurará utilizar los siguientes implementos de protección, seguridad y auxilio básico al circular por la vía pública, en especial al hacerlo por ciclovías compartidas con motorizados:

- 1) Casco de seguridad, correctamente asegurado a la cabeza.
- 2) Reflectores tanto en la vestimenta como en la bicicleta, para su visibilidad y seguridad en la circulación nocturna, así como el uso de colores llamativos para la circulación diurna.
- 3) Luz trasera y delantera para su mayor visibilidad nocturna, en lo posible luz intermitente. En caso de luces delanteras, éstas no deberán empañar la vista de los conductores de vehículos que circulan por el carril contrario.
- 4) Guantes y lentes, gafas u otro parabrisas ocular.
- 5) Bocina o timbre de bicicleta, debiendo usarse únicamente para anunciar que se desea rebasar al ciclista o vehículo de adelante, para solicitar permiso de paso ante presencia de peatones o ciclistas parados sobre la ciclovía y en otros casos estrictamente necesarios.
- 6) Retrovisores sobre la bicicleta o sobre las muñecas del ciclista.
- 7) Inflador de llantas, implementos de parchado y herramientas básicas de reparación.
- 8) Elementos básicos de primeros auxilios para casos de accidentes.
- 9) En caso de transportar infantes u otro pasajero, el complemento adecuado al diseño de la bicicleta para tal propósito, portabebés, acople de chata u otra forma que no perjudique al/a ciclista en el control de la bicicleta.

De igual manera en caso de transportar carga, utilizando el equipamiento adecuado, como parillas, alforjas u otros.

II. Si bien el uso de los implementos de protección, seguridad y auxilio básico del ciclista previstos en el párrafo anterior no serán de carácter obligatorio, serán altamente recomendables, debiéndose enfatizar en las políticas y campañas de educación vial, pudiendo elaborarse un manual de circulación y seguridad ciclista.

III. Como indicaciones preventivas para la maniobra ciclista se usarán las siguientes señas manuales:

- a) Seña de brazo derecho estirado para indicar un giro a la derecha o un cambio al carril derecho; en caso de bajadas, velocidad u otra situación en que sea riesgoso levantar la mano del manubrio, se usará la cabeza con el rostro hacia la derecha y un zic-zac de arriba abajo, sin que ello implique quitar la vista del camino.
- b) Seña de brazo izquierdo estirado para indicar un giro a la izquierda o un cambio al carril izquierdo; en caso de bajadas, velocidad u otra situación que sea riesgoso levantar la mano del manubrio, de la misma forma que en el punto anterior, pero con la cara hacia la izquierda.
- c) Seña de brazo con puño hacia arriba para indicar la reducción de velocidad o para detenerse. En caso de bajadas, velocidad u otra situación que sea riesgoso levantar la mano del manubrio, se abrirán los codos elevándolas hacia arriba sin quitar las manos del manubrio, lo cual se entenderá de la misma forma.

Estas señas podrán sustituirse con un sistema de luces vehiculares preventivas similares al de las motos, así como complementarse con otras señas manuales preventivas en el manual de circulación y seguridad ciclista.

La reglamentación a la presente Ley Municipal detallará los usos de dichas señales manuales, así como de los elementos de seguridad.

### **Artículo 22. Prohibición de circulación por vías no autorizadas**

I. Los ciclistas no podrán circular por aceras y vías peatonales, salvo los niños/as ciclistas.

II. Estará prohibida la circulación de motocicletas, cuadratracks, coches y otros motorizados por las ciclovías exclusivas. Se podrá circular en bicicletas con asistencia eléctrica, con la debida precaución y dando prioridad a los ciclistas convencionales.

III. Excepcionalmente, en aquellas calles donde las aceras no sean circulables y siendo la calzada de motorizados peligrosa, las personas con discapacidad podrán circular por las ciclovías en sillas de rueda u otros vehículos que sirvan de ayuda técnica para el desplazamiento personal. Ante su presencia, los ciclistas tomarán las precauciones debidas, dándoles prioridad.

### **Artículo 23. Velocidad máxima en vías compartidas con ciclistas**

La velocidad máxima para los motorizados en vías compartidas con ciclistas será 30 kilómetros por hora y en carreteras de 50 kilómetros por hora, procurando reducir la velocidad en todo caso de presencia de ciclistas en la vía, como medida de precaución.

### **Artículo 24. Autoridad responsable del control de tránsito en protección del ciclista**

La Guardia Municipal de tránsito será la autoridad responsable del control del tránsito vehicular en aplicación de la presente Ley Municipal y de su reglamentación, debiendo coordinar con la Policía Boliviana para los casos de accidentes, robos y otros que involucre a la jurisdicción ordinaria.

## **CAPÍTULO II**

### **SANCIONES ANTE INFRACCIONES E INCUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES**

#### **Artículo 25. Sanciones ante infracciones cometidas por peatones y vecinos/as**

I. Las siguientes serán infracciones leves cometidas por peatones y vecinos/as:

1. Caminar, ponerse a jugar, reunirse o quedarse parados sobre la ciclovía o biciestacionamiento público sin hacer caso a la petición de los ciclistas de dar paso

2. Sorprender con gritos o con acoso callejero u otras agresiones verbales a los/as ciclistas en circulación.
  3. Ubicar letreros móviles o permanentes sobre la ciclovia o por encima a una altura que choque con los ciclistas, o sobre los biciestacionamiento público
  4. Dejar carga sobre la ciclovia o biciestacionamiento público
  5. Dejar basura u otros desechos sobre la ciclovia o biciestacionamiento público
  6. Orinar sobre la ciclovia o biciestacionamiento público
- II. Las infracciones leves cometidas por parte de peatones y vecinos/as serán sancionadas de la siguiente manera:
1. Ante la primera vez, con la amonestación formal, informando sobre prohibiciones establecidas y sus sanciones.
  2. Ante su reiteración, con dos horas de salario mínimo nacional.
  3. Ante su segunda o más reiteraciones, con dos horas de salario, más dos horas de trabajo comunitario.
- III. Las siguientes serán infracciones graves cometidas por peatones y vecinos/as:
1. Instalar un puesto de venta fijo o móvil sobre la ciclovia o biciestacionamiento público.
  2. Echar escombros sobre la ciclovia o biciestacionamiento público
  3. Dañar los biciestacionamientos públicos, así como las bicicletas y VMP aparcadas en los mismos o en otros espacios.
  4. Sorprender con globos, echándoles con agua, empujones, piedrazos u otras agresiones físicas a los/as ciclistas en circulación.
  5. Permitir que su perro corra a morder a los ciclistas en circulación.
  6. Excretar deposiciones sanitarias sobre la ciclovia o biciestacionamiento público o permitir que lo hagan sus mascotas sin retirarlo inmediatamente.
- IV. Las infracciones graves cometidas por parte de peatones y vecinos/as serán sancionadas de la siguiente manera:
1. Ante la primera vez, con la amonestación formal, informando sobre prohibiciones establecidas y sus sanciones.
  2. Ante su reiteración, con media jornada de salario mínimo nacional.
  3. Ante su segunda reiteración, con cuatro horas de trabajo comunitario, más la aprobación del curso básico municipal de educación vial.
  4. Ante la tercera o más reiteraciones, con media jornada de salario, más cuatro horas de trabajo comunitario.

#### **Artículo 26. Sanciones ante infracciones cometidas por ciclistas**

- I. Las siguientes serán infracciones leves cometidas por ciclistas:
1. Circular por la ciclovia exclusiva a mayor velocidad de la máxima permitida.
  2. Mantener la circulación por el carril contrario en presencia de otros ciclistas o vehículos en circulación.
  3. No anunciar los cambios de dirección, mediante las señales recomendadas con las manos.
  4. Rebasar por la derecha.
  5. No mantener la suficiente distancia de seguridad al rebasar a otro ciclista.
  6. No hacerse a la derecha cuando un ciclista avisa que desea rebasarlo.
  7. Sorprender con gritos, acoso callejero u otras agresiones verbales a los/as demás ciclistas en circulación.
  8. Parar la bicicleta sobre el paso peatonal, obstruyendo la circulación de peatones ante su turno de paso.
  9. Estacionar la bicicleta en la vía pública, habiendo biciestacionamientos u otros espacios fuera de la vía pública disponibles y libres.
  10. Dejar la bicicleta echada sobre la ciclovia, perjudicando la circulación.
  11. Tirar basura en las ciclovias y en la demás vía pública.
  12. Transportar carga excesiva, en dimensiones que abarquen más de un carril.
- II. Las infracciones leves cometidas por ciclistas serán sancionadas de la siguiente manera:
1. Ante la primera vez, con la amonestación formal, informando sobre prohibiciones establecidas y sus sanciones.
  2. Ante su reiteración, con dos horas de salario mínimo nacional.
  3. Ante su segunda o más reiteraciones, con dos horas de salario, más dos horas de trabajo comunitario.
- III. Las siguientes serán infracciones graves cometidas por ciclistas:
1. Conducir la bicicleta bajo efectos de consumo de bebidas alcohólicas o estupefacientes, en un grado mayor al permitido para la conducción de motorizados.
  2. Circular contra ruta, en calles, avenidas, carreteras y carriles de motorizados y en ciclovias unidireccionales.
  3. No detenerse ante el semáforo en rojo, tanto en semáforos para ciclistas como para motorizados.
  4. No acatar las señalizaciones verticales y horizontales reglamentarias de tránsito presentes en la vía.
  5. Circular por aceras y vías peatonales, salvo los niños/as ciclistas.
  6. Circular de forma paralela con otros/as ciclistas, salvo en casos de caravanas de más de diez ciclistas
  7. Circular sujeta de vehículos motorizados y otros que transiten por la vía pública.
  8. Circular con un mayor número de personas sobre la bicicleta al permitido por su diseño, equipamiento y capacidad.
  9. Cruzar el paso peatonal habiendo peatones en circulación preferente.
  10. Jugar con empujones, maniobras u otras formas peligrosas entre ciclistas mientras se está en circulación.
  11. Sorprender con empujones u otras agresiones físicas a los/as demás ciclistas en circulación.
  12. No reducir la velocidad en ciclovias frente a unidades educativas y ante presencia de escolares u otros niños, niñas y adolescentes sobre la ciclovia o entorno a esta.
  13. Pararse de forma intencional sobre la ciclovia frente a los ciclistas en circulación
  14. Detenerse de golpe delante de otros ciclistas en circulación, sin advertir con la señal correspondiente o sin que exista un obstáculo evidente delante del ciclista que le obligue a parar de golpe.

15. Agredir físicamente a peatones o conductores de motorizados, ante controversias en la vía pública.
  16. Dejar estacionada la Bicicleta sobre las rampas, estacionamientos y accesos para personas con discapacidad
  17. Estacionar la bicicleta de forma cruzada con y sobre la vía pública de forma que obstaculice la movilidad urbana.
  18. Faltar a la asistencia o darse a la fuga en caso de accidentes que involucren a peatones u otros ciclistas
  19. Circular por ciclovías exclusivas en bicicleta cuyas dimensiones del diseño exceden el ancho de un carril.
- IV. Las infracciones graves cometidas por ciclistas serán sancionadas de la siguiente manera:
1. Ante la primera vez, con la amonestación formal, informando sobre prohibiciones establecidas y sus sanciones.
  2. Ante su reiteración, con media jornada de salario mínimo nacional.
  3. Ante su segunda reiteración, con cuatro horas de trabajo comunitario, más la aprobación del curso básico municipal de educación vial.
  4. Ante la tercera o más reiteraciones, con media jornada de salario, más cuatro horas de trabajo comunitario.

#### **Artículo 27. Sanciones ante infracciones cometidas por conductores/as de vehículos motorizados**

- I. Las siguientes serán infracciones leves cometidas por conductores/as de motorizados:
1. Parar sobre las ciclovías exclusivas o espacios destinados al parqueo y estacionamiento de bicicletas.
  2. No ceder el tránsito preferencial de ciclistas al circular en la vía pública.
  3. Rebasar a los ciclistas por la derecha.
  4. No esperar a que el ciclista termine de rebasar al motorizado.
  5. Pretender ahuyentar a los ciclistas de la vía pública utilizando bocinas, agrediéndole verbalmente o mediante otras formas, ante el uso de su derecho a circular por la vía pública compartida.
  6. No fijarse a su derecha para asegurarse de que no haya ciclistas circulando, antes de arrimarse para parar o estacionar.
  7. No anunciar los cambios de dirección mediante las luces reglamentarias, cuando se circula en la misma vía que uno o más ciclistas.
  8. Rebasar a ciclistas a más de 50 kilómetros por hora de velocidad en carreteras, sin hacerlo por el carril izquierdo de motorizados.
  9. Rebasar a ciclistas a más de 30 kilómetros por hora de velocidad en calles y avenidas.
- II. Las infracciones leves cometidas por conductores/as de vehículos motorizados serán sancionadas de la siguiente manera:
1. Ante la primera vez, con la amonestación formal, informando sobre prohibiciones establecidas y sus sanciones.
  2. Ante su reiteración, con dos horas de salario mínimo nacional.
  3. Ante su segunda o más reiteraciones, con dos horas de salario, más dos horas de trabajo comunitario.
- III. Las siguientes serán infracciones graves cometidas por conductores/as de motorizados:
1. Circular invadiendo las ciclovías exclusivas.
  2. Circular en motocicletas, cuadratracks, coches, buses y otros motorizados por las ciclovías exclusivas.
  3. No mantener la distancia suficiente del motorizado con el/a ciclista al rebasarlo o circular paralelamente en la vía pública, según el grado de velocidad y tipo de vía, de modo de garantizar que, en caso de que el ciclista caiga de su bicicleta no alcance a ser atropellado/a, siendo metro y medio la distancia mínima recomendada.
  4. No brindar auxilio y asistencia de emergencia oportunos, en caso de accidentes de ciclistas que involucre a su motorizado.
  5. Agredir físicamente a los ciclistas ante controversias en la vía pública.
  6. No acatar las señalizaciones viales generales de tránsito, así como para los ciclistas. Esto incluirá las señalizaciones realizadas por policías y guardias municipales de tránsito.
  7. No detenerse ante el paso preferencial de ciclistas en intersecciones, salvo indicación del semáforo para circular.
  8. No parar ante el paso preferencial del ciclista en ciclovías compartidas o cualquier otro espacio vial compartido, cuando corresponda.
  9. Ocasionar daños o deterioros a bicicletas estacionadas en biciparqueos u otros espacios públicos.
  10. Abrir la puerta del vehículo motorizado sin fijarse previamente y asegurarse de la no presencia de ciclistas circulando.
  11. Ponerse de golpe delante de los ciclistas en uso de un carril de la derecha con el propósito de parar, sin esperar a que los ciclistas terminen de pasar.
  12. Circular en motorizados por ciclovías activas exclusivas o compartidas con peatones.
  13. Estacionar y parquear sobre las ciclovías exclusivas o espacios destinados al parqueo y estacionamiento de bicicletas.
  14. Negar a los ciclistas su derecho a transportar su bicicleta en el servicio de transporte público de pasajeros, ante su posibilidad funcional.
  15. No advertir sobre la presencia de ciclistas en circulación a sus pasajeros en el transporte público, para su descenso seguro del motorizado.
  16. Parar a lado de una ciclovía exclusiva haciendo que los pasajeros desciendan sobre la ciclovía.
- IV. Las infracciones graves cometidas por parte de conductores/as de vehículos motorizados serán sancionadas de la siguiente manera:
1. Ante la primera vez, con la amonestación formal, informando sobre prohibiciones establecidas y sus sanciones.
  2. Ante su reiteración, con media jornada de salario mínimo nacional.

3. Ante su segunda reiteración, con cuatro horas de trabajo comunitario, más la aprobación del curso básico municipal de educación vial.
4. Ante la tercera o más reiteraciones, con media jornada de salario, más cuatro horas de trabajo comunitario.

#### **Artículo 28. Sustitución de sanciones económicas por trabajo comunitario**

I. Las sanciones económicas previstas para peatones, vecinos/as, ciclistas y conductores de motorizados podrán ser sustituidas por trabajo comunitario, considerando como una jornada a ocho horas de trabajo, ante solicitud de los propios infractores.

II. Las sanciones establecidas en la presente Ley Municipal y su reglamentación no serán aplicables a niños, niñas y adolescentes, salvo la amonestación y ante reiteración de adolescentes, la educación vial. En casos de reiteraciones frecuentes por adolescentes, se aplicará el trabajo comunitario.

III. El trabajo comunitario en calidad de sanción previsto en la presente Ley Municipal será aplicado con orientación a la educación vial del/a infractor/a relacionado al ámbito temático de la infracción cometida, pudiendo prestar servicios de apoyo a la Guardia Municipal de tránsito, a los servicios de aseo público y otros a cargo del Gobierno Autónomo Municipal, según corresponda.

#### **Artículo 29. Sanciones ante incumplimiento de obligaciones por empresas e instituciones**

I. Las siguientes se considerarán acciones y omisiones de incumplimiento de la presente Ley Municipal por parte de empresas e instituciones especificadas en la misma, las cuales estarán sujetas a sanción económica:

1. No habilitar el biciparqueo, cuando corresponda, en el plazo establecido u otorgado.
2. No cumplir con las especificaciones técnicas de diseño, calidad constructiva y funcionalidad de los biciparqueos.
3. No habilitar el biciestacionamiento, cuando corresponda, en el plazo establecido u otorgado.
4. No cumplir con las especificaciones técnicas de diseño, calidad constructiva y funcionalidad de los biciparqueos.
5. No garantizar la seguridad de las bicicletas en el biciparqueo, contra robos y daños.
6. No garantizar la seguridad de las bicicletas en el biciestacionamientos, contra robos y daños.
7. Negarse a permitir al ciclista dejar su bicicleta en sus predios para ser atendido.
8. Negarse a garantizar la seguridad de las bicicletas dejadas dentro sus predios mientras es atendido.

II. Las acciones y omisiones de incumplimiento de la presente Ley Municipal referidas en el párrafo anterior serán sancionadas de la siguiente manera:

1. Ante el incumplimiento del plazo, en caso de los numerales 1 al 4, con el 50% del costo de la construcción del biciparqueo o biciestacionamiento.
2. Ante el incumplimiento del plazo, en caso de los numerales 5 y 6, con tres meses de un salario mínimo nacional. Ante el incumplimiento del segundo o más plazos, con seis meses de un salario mínimo nacional.
3. Ante la negativa referida en los numerales 7 y 8, con tres meses de un salario mínimo nacional.

#### **Artículo 30. Sanciones ante incumplimiento de obligaciones por servidores/as públicos/as**

El incumplimiento de las obligaciones de los/as servidores/as públicos/as responsables correspondientes, para realizar las notificaciones, controlar el cumplimiento de las obligaciones por parte de la sociedad civil, la aprobación de planos de construcción con biciparqueos y biciestacionamientos, la aprobación de proyectos viales con ciclovías, la aprobación del diseño urbanístico con ciclovías en su integridad e interconectadas, y otras obligaciones previstas en la presente ley y su reglamentación serán sancionados conforme las normas vigentes de responsabilidad por la función pública, la cual deberá activarse por iniciativa propia o a denuncia de cualquier ciudadano/a, colectivo u organización ciudadana.

#### **Artículo 31. Autoridad sancionadora y competente**

I. Todas las infracciones a la presente Ley Municipal y su Reglamentación serán sancionadas por el Órgano Ejecutivo del Gobierno Autónomo Municipal de Sacaba. El incumplimiento por este, de la presente Ley Municipal y de sus reglamentos, serán procesadas y sancionados por las instancias gubernamentales que correspondan según la normativa sobre responsabilidad por la función pública. La reglamentación a la presente Ley Municipal identificará la unidad específica responsable del control de tránsito vehicular y de la ejecución de las sanciones ante infracciones de tránsito.

II. Todo asunto ejecutivo de orden administrativo en materia de movilidad urbana, transporte, control de tránsito vehicular y educación vial en el territorio municipal, será de atribución exclusiva del Órgano Ejecutivo del Gobierno Autónomo Municipal, siendo de atribución de la Dirección Operativa de Tránsito de la Policía Boliviana únicamente todo aquello que involucre a la Jurisdicción Ordinaria, así como de las otras unidades pertinentes del gobierno central y del Gobierno Autónomo Departamental en lo que corresponda conforme a sus respectivas competencias asignadas por la Constitución.

#### **Artículo 32. Autoridad responsable ante accidentes y delitos de tránsito**

I. Conforme a la asignación competencial prevista en la Constitución, la autoridad responsable de entender los casos de accidentes y delitos de tránsito que involucre a ciclistas será la unidad correspondiente de la Policía Boliviana.

II. El robo de bicicletas o partes de ella será sancionado conforme lo establecido por la normativa nacional vigente. El Gobierno Autónomo Municipal coordinará la Policía Boliviana y el sistema judicial para la efectividad de la atención de los casos en el municipio, tanto de robos como de accidentes y otros delitos de tránsito.

## **TÍTULO IV PROMOCIÓN DE LA BICICULTURA**

### **CAPÍTULO I EDUCACIÓN VIAL PARA EL BICITRANSPORTE SEGURO**

#### **Artículo 33. Comunicación, educación vial y bicicultura ciudadana**

I. El Órgano Ejecutivo del Gobierno Autónomo Municipal a través de la unidad encargada del bicitransporte, en coordinación con las áreas de comunicación y educación ciudadana y el apoyo de especialistas en marketing social y/o en comunicación para el desarrollo, diseñará participativamente, cada cinco años, un plan curricular y mediático de educación ciudadana que asegure la modificación de actitudes y comportamientos colectivos de la población, en favor del uso de la bicicleta como medio de transporte y el acatamiento de las normas previstas en la presente Ley Municipal y su reglamentación por parte de los motoristas y la sociedad civil.

II. Cada acción definida en el plan de educación ciudadana deberá tener su indicador de modificación efectiva de actitudes y comportamientos de la población, en favor del bicitransporte y del acatamiento de las normas previstas en la presente Ley Municipal y su reglamentación por parte de los motoristas y la sociedad civil, debiendo evaluarse su efectividad e impacto, con base a tales indicadores.

III. Los mensajes educativos y comunicacionales serán definidos con la participación de las diferentes disciplinas y validados en su efectividad antes de su implementación.

IV. Los medios comunicacionales y educativos que se vayan a emplear deberán ser definidos dentro del plan de educación ciudadana para el bicitransporte.

V. El Órgano Ejecutivo desarrollará las acciones necesarias para garantizar la implementación del plan de educación vial, tales como realizar alianzas con medios de comunicación, con generadores de opinión pública y otros.

VI. El Órgano Ejecutivo prestará servicios de educación vial mediante la ejecución de cursos, tanto para los interesados como para quienes sean obligados por las sanciones impuestas.

#### **Artículo 34. Difusión de mensajes de comunicación, educación vial y bicicultura**

El Órgano Ejecutivo del Gobierno Autónomo Municipal a través de la unidad encargada de comunicación, en coordinación con la unidad responsable del bicitransporte y de la educación ciudadana municipal, difundirán el contenido normativo de la presente Ley Municipal y de sus reglamentos y manuales técnicos, así como del bloque de constitucionalidad y de las leyes nacionales relacionados a la temática del bicitransporte y la bicicultura. Asimismo, difundirá la información geográfica sobre ubicación de biciestacionamientos y de las ciclovías exclusivas, compartidas y especiales existentes, así como sobre la obligatoriedad de implementar biciestacionamientos y biciparques en el municipio.

#### **Artículo 35. Bicicultura en la educación vial para licencias de conducir motorizados**

I. El contenido de los programas de educación vial para la tramitación de licencias de conducir motorizados contemplará obligatoriamente las normas emanadas de la presente Ley Municipal y de su reglamentación, para lo cual el Gobierno Autónomo Municipal coordinará con las instancias estatales correspondientes.

II. El Gobierno Autónomo Municipal, conjuntamente el Subcomité de Bicitransporte gestionarán la incorporación de la bicicultura y la educación vial, en los programas de la educación formal del nivel básico, mediante su participación en el diseño del currículo regionalizado.

### **CAPÍTULO II PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA**

#### **Artículo 36. Incentivo a la actividad económica en torno a la bicicleta**

El Gobierno Autónomo Municipal podrá otorgar determinados incentivos para promover la apertura y prestación de servicios técnicos de asistencia mecánica y funcional de las bicicletas, así como para la comercialización y fabricación de repuestos y bicicletas para el bicitransporte. Tales incentivos podrán ser la gratuidad de las licencias de funcionamiento, liberación de pago de patentes de publicidad y otros de competencia municipal.

#### **Artículo 37. Incentivo de la sociedad civil al uso de la bicicleta**

I. Las empresas privadas, cooperativas y comunitarias del municipio, como incentivo al uso de la bicicleta como medio de transporte para su traslado y retorno del trabajo, podrán otorgar bonos de bicitransporte. Como apoyo y reconocimiento de este esfuerzo, el Gobierno Autónomo Municipal podrá otorgar determinados incentivos a las mismas, como los previstos en el artículo anterior.

II. El servicio de transporte público de pasajeros adaptará portabicicletas a sus vehículos para el traslado de bicicletas.

III. Además del día del peatón y la bicicleta declarado por el gobierno central, el Gobierno Autónomo Municipal podrá declarar días del peatón y la bicicleta en días hábiles, de modo de fomentar el transporte al trabajo y al estudio en bicicleta y a pie, pudiendo hacerlo también otros fines de semana como formas de esparcimiento familiar.

### **Artículo 38. Incentivo municipal al uso de la bicicleta**

El Gobierno Autónomo Municipal podrá otorgar bonos de bicitransporte a sus trabajadores y autoridades como incentivo al uso de la bicicleta como medio de transporte para su traslado y retorno del trabajo. Así mismo, podrá dotar de bicicletas de uso oficial a sus trabajadores y autoridades, para su transporte en el trabajo municipal.

### **Artículo 39. Día del Peatón y de la Bicicleta**

I. Se instituye los primeros domingos de abril, de septiembre y de diciembre, como día municipal del peatón y de la bicicleta, estando prohibida la circulación de vehículos motorizados entre las 8:00 y 18:00, salvo los autorizados por el Gobierno Autónomo Municipal.

II. De manera gradual, se implementará el "Día del Transporte al Trabajo y al Estudio en Bicicleta", comenzando por el Gobierno Autónomo Municipal, a la cual las demás entidades públicas, privadas, cooperativas y comunitarias deberán adecuarse de forma gradual, de manera de hacerlo periódico. Tal día se restringirá la circulación de transporte particular.

## **CAPÍTULO III BICICLETAS PÚBLICAS**

### **Artículo 40. Bicicletas públicas municipales**

El Gobierno Autónomo Municipal podrá implementar servicios de bicicletas públicas, tanto para el bicitransporte como para el cicloturismo en el municipio. Para ello podrá construir la infraestructura necesaria, así como comprar las bicicletas y todo el equipamiento necesario, pudiendo dotar además de la institucionalidad necesaria para funcionamiento de forma directa o descentralizada mediante empresa pública municipal.

### **Artículo 41. Bicicletas públicas de iniciativas privadas, comunitarias y cooperativas**

Las empresas privadas, cooperativas y comunitarias podrán prestar servicios de bicicletas públicas, tanto para el bicitransporte como para el cicloturismo, ciclismo deportivo o de entretenimiento en el municipio. Para ello, el Gobierno Autónomo Municipal podrá otorgar determinados incentivos y facilidades para la tramitación de su formalización.

## **CAPÍTULO IV CICLOTURISMO Y CICLISMO LABORAL**

### **Artículo 42. Fomento al cicloturismo**

I. El Gobierno Autónomo Municipal implementará ciclosenderos, ciclosendas y circuitos de paseos turísticos a ser realizados en bicicleta, por los atractivos turísticos del municipio, así como por los parques forestales y zonas agrícolas, de reserva ecológica y otros en el territorio municipal.

II. Las empresas de servicios turísticos podrán implementar servicios de cicloturismo en el municipio, dotando de la seguridad correspondiente.

III. El Gobierno Autónomo Municipal, mediante su unidad de turismo, podrá organizar paseos turísticos por los atractivos del municipio, para los ciudadanos/as, visitantes o extranjeros, con el fin de promocionarlos. Podrán también organizarse paseos turísticos por iniciativa privada o comunitaria, debiendo el Gobierno Autónomo Municipal apoyarlas.

### **Artículo 43. Ciclismo laboral**

I. Estará permitido el uso de la bicicleta como herramienta de trabajo, para transportar carga, para el servicio móvil, el transporte público de pasajeros o de carga, el comercio móvil y otras formas, siempre y cuando el diseño de la bicicleta de dos, tres o cuatro ruedas lo permita y se use la vía y el espacio público según las normas establecidas.

II. Podrá usarse las ciclovías exclusivas en el ciclismo laboral siempre y cuando las dimensiones del diseño de la bicicleta o de la carga no exceda el ancho de un carril de modo que quede espacio suficiente para el cruce y rebasado sin riesgo de otros ciclistas. En su defecto, circularán por la calzada de motorizados.

## **CAPÍTULO V CICLISMO DEPORTIVO Y RECREATIVO**

### **Artículo 44. Fomento al ciclismo deportivo**

I. El Gobierno Autónomo Municipal fomentará la práctica del ciclismo deportivo de ruta, de pista de montaña, de descenso, el bicicross, triatlón, freestyle y otras especializadas, mediante la dotación de infraestructura, equipamiento urbano, materiales deportivos, uniformes, trofeos y otros, así como mediante la organización de actividades deportivas promocionales, olímpicas, competitivas y de otra índole, pudiendo ser interbarriales, intercomunitarias, interdistritales y locales, y mediante el patrocinio de la representación de ciclistas del municipio en competencias supramunicipales. Podrá también dotar de bicicletas en calidad de premios a los/as ganadores/as de competencias deportivas ciclistas.

II. Las actividades de ciclismo deportivo podrán ser organizadas por iniciativa municipal, así como por iniciativa comunitaria o privada, debiendo estas ser apoyadas por el Gobierno Autónomo Municipal, otorgando los permisos correspondientes, declarando temporalmente determinadas calles del municipio como ciclistas o determinadas sendas como ciclosenderos, garantizando el cerrado de vías para tal finalidad y asignando guardias municipales para su apoyo en la seguridad.

III. Como parte del fomento al ciclismo deportivo, el Gobierno Autónomo Municipal construirá e implementará la infraestructura deportiva para el ciclismo deportivo de sus diversas especialidades, en función a la demanda real existente en el municipio, tales como velódromos, ciclistas, ciclobermas, circuitos de bicicross, ciclosenderos de ciclismo de descenso y de bicimontaña, centros de alto rendimiento y otros, debiendo realizar su mantenimiento periódico en función a la demanda.

IV. En caso de caminos interprovinciales, interregionales, interdepartamentales e internacionales, el Gobierno Autónomo Municipal coordinará con el Gobierno Autónomo Departamental y el gobierno central, según corresponda, para posibilitar la construcción o implementación de ciclobermas, para su multiuso en el entrenamiento del ciclismo de ruta o de otras disciplinas, el cicloturismo y el bicitransporte, en condiciones de seguridad. En caso de existir una contraparte municipal en la construcción de caminos supramunicipales, la misma estará condicionada a la existencia de ciclobermas en su diseño e implementación.

#### **Artículo 45. Fomento al ciclismo recreativo**

I. Las ciclovías del municipio, así como la infraestructura destinada al ciclismo deportivo del municipio podrán ser usadas por las y los ciudadanos también para el ciclismo recreativo, tales como realizar paseos grupales o individuales, juegos con bicicleta y otras formas.

II. Por iniciativa privada, comunitaria o del Gobierno Autónomo Municipal, podrán organizarse actividades de ciclismo recreativo, debiendo en los dos primeros casos ser apoyados por el Gobierno Autónomo Municipal en todos los aspectos que sean necesarios para su realización efectiva.

III. El Gobierno Autónomo Municipal habilitará ciclovías activas en diferentes sectores y distritos de la ciudad, para el esparcimiento de la población y el fomento al uso de la bicicleta, con determinada periodicidad.

#### **Artículo 46. Uso de implementos de seguridad ciclista**

I. En toda actividad deportiva será obligatorio el uso de casco y de los demás implementos de protección que corresponda según la especialidad del ciclismo deportivo. Los organizadores de las competencias deportivas serán responsables de su exigencia, así como los entrenadores o los propios ciclistas en los entrenamientos.

II. En casos de actividades de ciclismo recreativo, laboral y de cicloturismo, los organizadores, tutores en caso de niños y empleadores, según corresponda, proveerán o exigirán el uso de los implementos de seguridad que se vean necesarios, según el grado de riesgo físico que implique la actividad.

## **TÍTULO V GESTIÓN MUNICIPAL DE LA MOVILIDAD URBANA CICLISTA**

### **CAPÍTULO I GESTIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA PARA EL BICITRANSPORTE**

#### **Artículo 47. Instancia responsable de la gestión de la movilidad urbana para el bicitransporte**

La estructura orgánica del Órgano Ejecutivo del Gobierno Autónomo Municipal contemplará al menos una instancia responsable de la gestión municipal ejecutiva de la movilidad urbana específica para el bicitransporte. El personal responsable y técnico del bicitransporte tendrá formación especializada en movilidad urbana o ingeniería de tránsito y, de ser necesario y posible, en bicitransporte, debiendo este aspecto contemplarse como requisito en el manual de descripción de puestos de los cargos.

#### **Artículo 48. Participación social en la gestión de la movilidad urbana para el bicitransporte**

I. Toda política pública municipal en temáticas relacionadas al bicitransporte deberá diseñarse con la participación de la sociedad civil del municipio, en especial con los usuarios del bicitransporte.

II. Como espacio de participación social permanente en la gestión municipal de la movilidad urbana específica para el bicitransporte, se crea el Subcomité Municipal de Bicitransporte, el cual estará integrado por representantes de la sociedad civil organizada y por representantes de ambos órganos del Gobierno Autónomo Municipal. La representación de la sociedad civil considerará la representación territorial y sectorial de los usuarios del bicitransporte, asegurando la paridad y alternancia de género, así como la representación generacional de los mismos y de las personas con discapacidad. De igual manera podrán ser parte de ese Sub-Comité Municipal, las instituciones no gubernamentales que trabajen en la temática en el municipio.

III. Toda ley municipal, reglamento y manual interno y general relacionado con el bicitransporte, así como todo plan sectorial a largo, mediano y corto plazo de la temática, incluyendo el POA sectorial, deberá ser diseñado y consensuado en el Subcomité Municipal de Bicitransporte. En caso de la Carta Orgánica, de leyes generales o de otras temáticas, de planes integrales, de planes sectoriales de movilidad urbana en general y de planes sectoriales de otras temáticas, que involucren al bicitransporte, deberá decidirse con la participación de representantes de la sociedad civil miembros y delegados por el Subcomité Municipal de Bicitransporte.

IV. La estructura, composición, funcionamiento y atribuciones del Subcomité Municipal de Bicitransporte será definido por la sociedad civil organizada vinculada a la temática, mediante un reglamento interno aprobado por la misma, así como sus modificaciones.

#### **Artículo 49. Estadísticas y análisis situacional de la movilidad urbana para el bicitransporte**

- I. El proceso de gestión de la movilidad urbana para el bicitransporte, se hará considerando las etapas de diagnóstico situacional, planificación, ejecución y evaluación.
- II. El Gobierno Autónomo Municipal, en la realización de estudios estadísticos en materias de competencia municipal, incluirá en ello la temática del bicitransporte local.
- III. El último año o año y medio de cada periodo de mandato se hará un diagnóstico situacional sobre la movilidad urbana local para el bicitransporte. Tal diagnóstico será enfocado a partir de la integración del bicitransporte al diseño de la movilidad urbana municipal y será elaborado en coordinación con el Subcomité Municipal de Bicitransporte.

#### **Artículo 50. Planificación pública de la movilidad urbana para el bicitransporte**

- I. La planificación municipal de la movilidad urbana deberá garantizar la integración del bicitransporte, como parte de la intermodalidad del sistema integral del transporte local.
- II. Con base al diagnóstico situacional, el primer año de cada periodo de mandato se diseñará el plan municipal de movilidad urbana local con proyección a cinco años, el cual contemplará al bicitransporte de forma prioritaria. Tal plan deberá incluir la aprobación de un presupuesto quinquenal sectorial y su secuencia de ejecución organizada por periodos anuales, de modo de contar con un POA sectorial base para cada uno de los cinco años de ejecución del plan.
- III. El plan sectorial, en función a los recursos disponibles, considerará las acciones más primordiales con base en una escala de priorización definida participativamente en el Subcomité Municipal de Bicitransporte, así como la priorización de los sectores en situación de mayor vulnerabilidad, en aplicación del principio de atención prioritaria a poblaciones que sufren mayor vulneración de sus derechos.
- IV. El Plan Municipal de Desarrollo Integral (PTDI) considerará obligatoriamente en su contenido, las acciones necesarias que garanticen el cumplimiento de la presente Ley Municipal, sus modificaciones y su reglamentación.

#### **Artículo 51. Financiamiento de la gestión de la movilidad urbana para el bicitransporte**

- I. El Gobierno Autónomo Municipal asignará al menos el 3% de los recursos propios para la aplicación de la presente Ley Municipal. Estos recursos constituirán el presupuesto base y sostenible para la gestión de la temática del bicitransporte. Siendo lo mínimo asignado, podrá asignarse mayores recursos en función a la necesidad y prioridad de la temática.
- II. El ingreso generado de las sanciones económicas en aplicación de la presente Ley Municipal y de sus reglamentos, se invertirá en su totalidad en la gestión municipal de la temática del bicitransporte.
- III. Para el financiamiento del ciclismo deportivo, en función al porcentaje de sus deportistas frente a los de las demás disciplinas, el Gobierno Autónomo Municipal asignará al menos ese mismo porcentaje de los recursos municipales destinados al deporte, para tal disciplina.
- IV. No se crearán impuestos a la propiedad de las bicicletas ni se cobrarán peajes a circulación de ciclistas. El cobro de tasas por la presentación del servicio municipal parqueo y del servicio municipal de seguridad contra robos y daños en biciestacionamientos públicos que pudieran implementarse, las mismas estarán sujetas a una tarifa consensuada en el Subcomité Municipal de Bicitransporte.

#### **Artículo 52. Evaluación de la gestión de la movilidad urbana para el bicitransporte**

- I. El grado de implementación de la presente Ley Municipal y de sus reglamentos, serán evaluados en sus ámbitos técnicos, sociales y políticos, conforme a los siguientes criterios:
  1. **Evaluación técnica.** Será la realizada por el equipo técnico de la dirección o secretaría de la temática, considerando la efectividad de las normas sustantivas y procedimentales, así como los resultados de su aplicación, en términos de modificación del comportamiento institucional del Gobierno Autónomo Municipal y de las empresas e instituciones públicas, cooperativas, comunitarias y privadas de la sociedad y de la modificación cultural de la sociedad, expresado en la actitud y comportamiento favorable a la materialización de la integración efectiva y preferencial del bicitransporte al sistema de transporte local.
  2. **Evaluación social.** Será la realizada por el Subcomité Municipal de Bicitransporte, posteriormente a la evaluación técnica presentada, con el aporte técnico y perceptivo de sus integrantes.
  3. **Evaluación política.** Será la realizada por el Concejo Municipal, posteriormente a la evaluación técnica presentada, con el aporte de sus comisiones.
- II. La evaluación técnica será realizada y presentada por la dirección o secretaría municipal de movilidad urbana o específicamente del bicitransporte, ante el Concejo Municipal, cada dos años y, cada cinco años previa a la conclusión del periodo de mandato del Gobierno Autónomo Municipal.
- III. La implementación del Plan Municipal de Desarrollo Integral (PTDI) y del plan municipal sectorial, serán evaluados en su proceso, en sus resultados y en su efecto e impacto en la mejora favorable a la integración efectiva y preferencial del bicitransporte al sistema de transporte local:
  1. **Evaluación de proceso.** Será la que se haga: en caso de planes a largo plazo, cada cinco años; en caso de planes a mediano plazo, anualmente y/o a medio término y; en caso del POA, cada cuatrimestre o según se establezca en el ciclo de gestión pública. El propósito de la evaluación de proceso será verificar la efectividad de su implementación y, de ser necesario, realizar su ajuste o reformulado, para garantizar su ejecución.

2. **Evaluación de resultados.** Será la que se haga para determinar el grado de ejecución física y presupuestaria del plan, sea a largo, mediano o corto plazo.
3. **Evaluación de efecto e impacto.** Será la que se haga para determinar la medida en que se solucionaron los problemas respecto de la integración efectiva y preferencial del bicitransporte al sistema de transporte en el municipio, lo cual se hará con base en los indicadores identificados en los datos estadísticos, el diagnóstico situacional y/o en el marco situacional del plan.

## **CAPÍTULO II**

### **CONTROL A LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA PARA EL BICITRANSPORTE**

#### **Artículo 53. Acceso a la información pública sectorial**

I. El Órgano Ejecutivo, mediante su unidad correspondiente, desarrollará e implementará un sistema informático para el registro y actualización de datos sobre el subsistema municipal de bicitransporte, con el aporte técnico del Subcomité Municipal de Bicitransporte. Tal sistema informático ilustrará toda la información sobre la red de ciclovías, identificando sus tipos y bicirefugios, los biciestacionamientos, biciparques públicos, servicios de asistencia técnica para bicicletas, centros de comercialización de bicicletas, repuestos e implementos para el ciclismo urbano y la demás información necesaria.

II. La información pública básica sobre la gestión de la temática será definida de forma participativa en el Subcomité Municipal de Bicitransporte. Tal información será puesta a disposición en sitio web oficial del Gobierno Autónomo Municipal, debiendo ser actualizada al menos mensualmente. En caso ausencia de alguna información básica en el sitio web o de requerir más información, cualquier persona podrá solicitarlo de forma verbal o escrita, por cualquier canal de comunicación electrónica o de forma presencial, con el único requisito de la presentación de cualquier documento de identidad. Para el registro y trámite de las peticiones verbales, el Gobierno Autónomo Municipal dispondrá de formularios de petición a ser llenados por el/la servidor/a público/a que atienda la petición.

III. Las peticiones de información pública no podrán ser denegadas, debiendo ser atendidas de forma inmediata, proporcionando lo solicitado de forma veraz, completa y en soporte digital o físico, según la preferencia de peticionante. En caso de preferencia del material en físico, el Gobierno Autónomo Municipal podrá condicionarla a la reposición de costo.

#### **Artículo 54. Fiscalización a la gestión del bicitransporte**

El Órgano Ejecutivo remitirá al Concejo Municipal un informe anual sobre gestión ejecutiva de la movilidad urbana del bicitransporte, en aplicación de la presente Ley Municipal y de su reglamentación. Tal informe será presentado en el plazo de tres meses de finalizado el periodo administrativo. Asimismo, a la conclusión del medio periodo de gobierno, en el plazo de tres meses, presentará el informe de evaluación técnica prevista 50 de la presente Ley Municipal y el informe de evaluación técnica quinquenal a la finalización del periodo de mandato, previamente al cambio de gobierno. Ante tales informes el Concejo Municipal hará la evaluación política correspondiente y fiscalizará al Órgano Ejecutivo con base en ello.

#### **Artículo 55. Control social a la gestión del bicitransporte**

I. El Subcomité Municipal de Bicitransporte será considerado también como un espacio de control social, pudiendo solicitar informes verbales o escritos periódicos o especiales respecto de la gestión de la temática, de parte de las y los integrantes de la sociedad civil frente a las y los del Gobierno Autónomo Municipal.

II. Cualquier persona, institución u organización de la sociedad civil del municipio podrá ejercer el control social a la gestión y administración municipal de movilidad urbana y el bicitransporte. Para el mismo se establecerán mecanismos físicos y virtuales de reclamo, observación y sugerencia por parte de la sociedad civil a las instancias responsables de la temática tanto en el órgano Ejecutivo como en el Concejo Municipal, debiendo los mismos ser registrados. Tales inquietudes deberán ser atendidas en el tiempo de inmediatez acordada en el Subcomité Municipal de Bicitransporte, debiéndose resolverse los problemas identificados o denunciados.

## **DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES**

### **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

**Disposición transitoria primera.** La constitución del Subcomité Municipal de Bicitransporte previsto en el art. 48 de la presente Ley Municipal se realizará por iniciativa y consenso de la sociedad civil organizada vinculada a la temática, pudiendo ser en un taller participativo auto convocado exclusivamente para tal fin. En dicho acto se definirá la estructura, composición, funcionamiento y atribuciones del Subcomité Municipal de Bicitransporte, mediante un reglamento interno aprobado por la misma. Para conocimiento de esta norma, el Concejo Municipal pondrá a conocimiento de todas las organizaciones y colectivos de usuarios del bicitransporte del municipio, invitando a organizarse y conformar el referido Subcomité, en el plazo de un mes a partir de la vigencia de la presente Ley Municipal. Tal reglamento interno, en aplicación del art. 10.I de la Constitución, prohibirá y sancionará el ejercicio de la violencia psicológica, emocional y

física en el funcionamiento del Subcomité, tanto por parte de los representantes del Gobierno Autónomo Municipal y otras instituciones públicas, como por partes de los/as representantes de la sociedad civil.

**Disposición transitoria segunda.** El Órgano Ejecutivo, con la participación del Subcomité de Bicitransporte, diseñará y aprobará la norma técnica para el diseño de las diferentes modalidades de ciclovías previstas en el art. 12 de la presente Ley Municipal, en el plazo de tres meses calendario a partir de su vigencia.

**Disposición transitoria tercera.** El Órgano Ejecutivo, con la participación del Subcomité de Bicitransporte, diseñará y aprobará la norma técnica para el diseño de los biciparquesos y biciestacionamientos en el plazo de seis meses calendario a partir de la vigencia de la presente Ley Municipal, debiendo notificar a todas las instituciones y empresas referidas en el art. 7 y 8 de la misma Ley Municipal en los siguientes tres meses calendarios a la vigencia de la norma técnica, otorgando un plazo para su implementación según los casos.

**Disposición transitoria cuarta.** El Órgano Ejecutivo, con la participación del Subcomité de Bicitransporte, reglamentará la presente Ley Municipal en el plazo de un año a partir de la vigencia de la presente Ley Municipal.

**Disposición transitoria quinta.** El Órgano Ejecutivo, las empresas municipales descentralizadas y las unidades desconcentradas, habilitarán los biciestacionamientos previstos en el art. 8, para el uso por parte de los/as ciudadanos/as que acuden a ser atendidos a sus oficinas, así como los biciparquesos para sus trabajadores previstos en el art. 7, en el plazo de dos años a partir de la vigencia de la presente Ley Municipal, con la participación del Subcomité de Bicitransporte.

**Disposición transitoria sexta.** El Órgano Ejecutivo adecuará las vías públicas vehiculares e implementará ciclovías en todo el municipio de forma progresiva, debiendo esto iniciar inmediatamente después de la vigencia de la norma técnica de diseño de ciclovías, con la participación del Subcomité de Bicitransporte. Tal gradualidad de la implementación de ciclovías concluirá en el plazo de cinco años a partir de la vigencia de dicha norma técnica, debiendo para entonces estar toda vía pública vehicular del municipio habilitada para la circulación de ciclistas en condiciones de seguridad frente a los motorizados.

**Disposición transitoria séptima.** En el plazo de un año a partir de la vigencia de la presente Ley Municipal, el Órgano Ejecutivo, con la participación del Subcomité de Bicitransporte, diseñará y aprobará el plan de educación vial previsto en el art. 33 de esta Ley Municipal, debiendo implementarla a partir del periodo administrativo inmediato.

**Disposición transitoria octava.** El sistema informático previsto en el art. 53.I de la presente Ley Municipal será diseñado y presentado ante el Subcomité Municipal de Bicitransporte en el plazo de 5 años calendario a partir de la vigencia de la presente Ley Municipal.

**Disposición transitoria novena.** Dada la situación de emergencia sanitaria por la pandemia de la Covid19, y dadas las ventajas del uso de la bicicleta para reducir contagios, se podrán tomar medidas excepcionales y urgentes para el fomento y rápida adaptación de la bicicleta como medio de transporte en el municipio. Dichas medidas podrán incluir la implementación de ciclovías permanentes y temporales, la instauración de políticas comunicacionales de fomento, campañas de educación vial y otros.

#### **DISPOSICIONES DEROGATORIAS, ABROGATORIAS Y FINALES**

**Disposición derogatoria y abrogatoria única.** Se deroga o abroga todas las disposiciones de igual o menor jerarquía contrarias a la presente Ley Municipal.

**Disposición final única.** La presente Ley Municipal entrará en vigor a partir de la fecha de su publicación, que deberá ser inmediatamente a su promulgación.