



Concejo Municipal de Cochabamba

GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE COCHABAMBA

LEY MUNICIPAL DE LA BICICLETA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

APROBADO EN LA SESION

de fecha 01 AGO 2017

[Firma]
PRESIDENTE SECRETARIO

0221/2017

El uso de la bicicleta como medio de transporte en el Municipio de Cochabamba data de principios del Siglo XX teniendo una marcada presencia hasta la década de los 50; posteriormente, ante el crecimiento del uso de vehículo motorizado y las facilidades otorgadas a éste, han hecho que la bicicleta vaya perdiendo su preponderancia. Por lo que en los principales instrumentos de planificación urbana y sectorial de transporte, tráfico y vialidad del Municipio, siempre se ha considerado esta problemática entre sus objetivos y proyectos.

Tal es así, que el "Plan Maestro de Vialidad y Transporte para la ciudad de Cochabamba de 1993", reconocía la problemática y planteaba un programa en función al transporte por bicicleta, por los altos volúmenes de personas que circulan en bicicleta especialmente en las primeras horas de cada jornada, considerado necesario la habilitación de cuatro vías penetrantes que otorguen una mediana seguridad con la señalización respectiva en todas las intersecciones".

Las recomendaciones de PMVT se pueden resumir en los siguientes puntos: (a) Habilitar ciclovías en las principales vías penetrantes de acceso a la ciudad a corto y mediano plazo. (b) Construcción de ciclovías de paseo y esparcimiento. (c) Implementación futura de ciclovías en el Centro Urbano. (d) Habilitación de ciclovías de acceso integrándolas a la calzada mediante banda señalizada, sobre todo atendiendo a razones económicas. Se trata de acondicionar las calzadas para un tráfico mixto de vehículos y bicicletas. (e) ciclovías de acceso directo al Centro Urbano con carriles exclusivos y señalización: Av. Blanco Galindo (hacia Quillacollo), Eliodoro Villazón (hacia Sacaba), carretera antigua a Santa Cruz (Av. Petrolera, hacia la Angostura) y (Av. Ecológica). (f) ciclovía a lo largo del canal del sistema de riego N°1, desde San Pedro hasta la Av. Melchor Pérez de Holguín y otra en el entorno de la Laguna Alalay y el Sector Country Club, en beneficio de la salud psíquica de los habitantes de la región; ciclovías que de manera posterior (1995) fueron efectivamente construidas, con fines de esparcimiento y recreación, tal como fueron concebidas.

En la misma línea, durante el año 1999, la Alcaldía Municipal apoyada por una comisión mixta de profesionales particulares y personal del Departamento de Vialidad y Circulación de la Dirección de Planificación, desarrolló el "Estudio de ciclovías en la ciudad de Cochabamba", que se constituye en el primer documento que profundiza el análisis sobre la movilidad en bicicleta, que por ese entonces mantenía cierta importancia en los desplazamientos de los cochabambinos. El estudio se enfocó en determinar el uso de la bicicleta en Cochabamba como una alternativa de transporte, orientado a aliviar los efectos negativos de la contaminación ambiental generada por el tráfico vehicular y proporcionar al mismo tiempo un alivio a la economía de las familias de bajos ingresos por constituir un transporte barato y ecológico. Fruto de este estudio, se plantea una red de ciclovías compuesta por ocho (8) rutas de penetración y cruce de la ciudad, con una longitud de 44.1 kilómetros y un costo estimado en 3.7



Concejo Municipal de Cochabamba

APROBADO EN LA SESION

de fecha 01 AGO 2017

[Firma]
PRESIDENTE

[Firma]
SECRETARIO

0221/2017

millones de dólares americanos para su implementación; el proyecto incluía un plan de educación vial, promoción y campañas educativas.

Recordemos asimismo, que a partir de 1999, Cochabamba se constituye en la vanguardia a nivel nacional, en el incentivo al transporte no motorizado, la preservación del medio ambiente urbano, la racionalización el uso del vehículo motorizado, con la declaratoria e implantación del "día del peatón", cada primer domingo de septiembre (O.M. 2381/99); medida que cumplió en solitario hasta el año 2010 en que el Gobierno Central asumió la medida, ampliándola mediante ley, a nivel nacional. Sin embargo, Cochabamba, vuelve a tomar la iniciativa estableciendo que la jornada del "día del peatón y del ciclista" se amplíe a tres días al año (O.M. 4221/11 y 4299/11), en protección de la Madre Tierra y la convivencia ciudadana.

El año 2009 se elabora un instrumento de planificación urbana de primer orden denominado Plan Municipal de Ordenamiento Territorial (PMOT), que a la fecha no ha sido aprobado, el cual referente al uso de la bicicleta en el Municipio apunta lo siguiente: *"Si bien era una tradición en Cochabamba, la población hace uso ocasional de la bicicleta por las agresivas características del tráfico vehicular que no les permite un desplazamiento seguro. La construcción de las ciclovías fue una iniciativa sostenida por un concepto interesante e innovador como elemento de circulación y que está más cerca a la noción de espacio público. En el Cercado hay dos vías para uso exclusivo de bicicletas, la primera y más antigua tiene una longitud aproximada de 20 km. y atraviesa periféricamente las zonas este, norte y parte de la zona oeste. El año 2007 concluyó la construcción de una nueva ciclovía paralela a la avenida Blanco Galindo la cual tiene una longitud aproximada de 6 km; es de resaltar la calidad paisajística de gran parte de sus tramos. La revisión al uso público del suelo destinado a las redes de circulación, muestran que estos espacios públicos están diseñados en función de los motorizados en todas sus variantes y a la medida de la disciplina del mercado (Crespo, op. cit), refuerzan centralidades económicas ya consolidadas, no articulan correctamente con las zonas más distantes y pobladas, fortaleciendo las tendencias de segmentación espacial urbana"* (Sección IV -p.188), proponiendo que se privilegie la accesibilidad y desplazamiento peatonal y de bicicletas, además de la construcción de redes de ciclovías.

Ese mismo año, con financiamiento de la Cooperación Suiza (Swisscontact), el Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, lleva adelante el Estudio "Definición de Red y diseño final de ciclovías urbanas para la ciudad de Cochabamba", que fue ejecutado por la consultora Metron Planning /Metron Transfer S.A. y que tenía el objetivo de consolidar una red de ciclovías urbanas de manera integrada, racional y funcionalmente óptima que cumpla con los requerimientos apropiados para la promoción del transporte no motorizado en el marco de una movilidad urbana sostenible y la planificación urbana, para mejorar el medio ambiente y descongestionar el tráfico vehicular.

En diciembre de 2014, se ha presentado el Plan Estructural: Ordenamiento y Proyecto Territorial, que constituye -según sus autores-, un nuevo enfoque de trabajo sistémico de análisis espacial de las estructuras urbanas, con el propósito de establecer las múltiples interacciones, escalas y temporalidades en las que las dinámicas territoriales se manifiestan, para encarar una propuesta urbana y



Concejo Municipal de Cochabamba

APROBADO EN LA SESIÓN

de fecha 01 AGO 2017

PRÉSIDENTE SECRETARIO

0221/2017

la visión de futuro para la ciudad. Este reciente y aún no aprobado instrumento de planificación del municipio, es aún más radical en sus propuestas referidas a la movilidad urbana sustentable, y por tanto en plantear políticas, programas y proyectos para el transporte no motorizado de peatones y ciclistas. En la fase de diagnóstico apunta: *"En cuanto a la bicicleta, no cabe duda que Cochabamba reúne las condiciones, clima y topografía para los desplazamientos ciclísticos. De hecho este tipo de desplazamientos fueron tradicionalmente importantes hasta hace algunas décadas atrás, lamentablemente la prioridad otorgada al automóvil, tanto en términos de uso como en la implementación de infraestructura, ha relegado a la bicicleta como medio de transporte. Uno de los problemas más marcados es la inseguridad, lo que tiene que ver con el deficiente nivel de educación vial y con la ausencia de infraestructura adecuada"* (1.2 Movilidad Urbana 5/; p.172); lo que más adelante le permite proponer *"un sistema funcional de ciclovías urbanas, generando una trama básica estructurante en el área central de la ciudad, adaptada a las características y condiciones de las vías existentes, en franca afectación al transporte motorizado, implementando carriles ciclísticos que conecten y articulen distintos lugares de interés, red que además debe estar asociada al proyecto de implementación de un sistema de bicicleta municipal"*

En consecuencia, se puede afirmar categóricamente que el modo de transporte en bicicleta, ha estado presente en las preocupaciones, en la planificación sectorial y en el imaginario de la población y autoridades locales de Cochabamba, con importantes iniciativas, algunas ejecutadas y otras frustradas, lo que sin duda es un aspecto positivo al momento de plantear el presente proyecto de Sistema de Transporte Público en Bicicleta. Sin embargo, a pesar de ciertas Ordenanzas Municipales que pretenden incentivar y favorecer el transporte no motorizado de peatones y ciclistas, no existen normas de protección y priorización que garanticen efectivamente la circulación de éstos, en un marco además de absoluto privilegio del vehículo motorizado; lo que redundará en el constante decremento de ciclistas en la ciudad, tal como lo demostró el estudio del 2009.

PROBLEMÁTICA ACTUAL

La tendencia de usuarios de la bicicleta para desplazarse hacia el centro de la ciudad y otras zonas en esta última década ha descendido, esto debido a la falta de parqueos para bicicletas, inseguridad de tránsito en la circulación por la falta de señalización y semaforización, construcción de grandes distribuidores brindando facilidades a los vehículos motorizados para transitar a velocidades más altas y no para ciclistas, presencia masiva de comercio informal en las calles, además que la inseguridad ciudadana ha ido incrementándose, y es posible considerar que ha habido cambios de hábitos de vida (cada vez más sedentarios) y la percepción de comodidad que brinda el vehículo motorizado a las personas que lo poseen.

La mayoría de la población de Cochabamba utiliza transporte motorizado como medio de transporte cotidiano, debido a la rapidez y accesibilidad del servicio, respecto al uso de la bicicleta como medio de transporte el mismo está sujeto a que se brinde seguridad al ciclista desde todo punto de vista: infraestructura, señalización, normativa y seguridad ciudadana, aun así existe una fuerte tendencia en recuperar la tradición que tiene el cochabambino sobre el uso de la bicicleta, por las diferentes ventajas que brinda el manejar bicicleta, sobre todo en el tema de salud y medio ambiente.



Concejo Municipal de Cochabamba

APROBADO EN LA SESION

de fecha 01 AGO 2017

Presidencia y Secretaría con firmas manuscritas

0221/2017

El servicio de transporte público se encuentra calificándolo por los usuarios, como un servicio pésimo por la falta de mantenimiento de los vehículos, falta de limpieza de los vehículos y choferes, mal trato y abuso por parte de éstos y la falta de respeto a las normas de tránsito.

DEMANDA DE MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE COCHABAMBA

El año 2015 se llevó a cabo el estudio para la elaboración del "plan para el sistema ciclístico Cochabamba" a cargo de una Consultoría bajo la supervisión del Departamento de Ordenamiento de Sistemas de Movilidad Urbana, el estudio realizó una estimación de la demanda de movilidad en el Municipio, definiendo un área de cobertura con un radio de aproximadamente 5 kilómetros a partir del Centro de la ciudad de Cochabamba, lo cual permitió detectar los viajes que se realizan en otros modos de transporte (transporte público y vehículo particular) y que podrían transferirse al modo bicicleta para su acceso al destino final en el Centro de la ciudad de Cochabamba.

También se realizaron encuestas de movilidad en hogares que permitió establecer que la cantidad de viajes que se realizan en el Área de Influencia Directa del proyecto es de 788,948 viajes/día, lo que incluye a todos los modos de transporte (auto particular, taxi, transporte público, motocicleta, en bicicleta y a pie), en el área de realización de encuestas se disponía de 485,241 habitantes y la población del municipio de Cercado es de 632,013 habitantes (Censo 2012), estimando que la demanda total de viajes para el municipio de Cochabamba alcanza a alrededor de 1,027,583 viajes/día.

En la tabla que sigue a continuación se presenta la cantidad de viajes por modo en el área de influencia del Proyecto.

Tabla con 3 columnas: Modo de transporte, Cantidad de Viajes, Proporción. Incluye datos para Auto particular, Taxi y Radiotaxi, Transporte Público, Motocicleta, Bicicleta, A pie, y Total.

De la tabla anterior se puede observar que alrededor de 61.7% de la población en el área de influencia se desplaza en vehículos de transporte público, en segundo lugar se encuentran los viajes en vehículo particular que representan casi el 17.2% de la demanda de viajes, los viajes a pie representan el 12.6%, los desplazamientos en motocicleta corresponden a más del 2.3% del total de viajes y finalmente los viajes en bicicleta representan cerca del 2% de la demanda de movilidad, lo cual significa cerca de 15,627 viajes diarios.

Los principales motivos de viajes corresponden a viajes por motivo Trabajo y viajes por motivos de Educación, los cuales conforman el 75% del total de viajes en la ciudad.



Concejo Municipal de Cochabamba

Motivo de viaje	Porcentaje
Trabajo	43.42%
Educación	31.80%
Compras	12.85%
Otros	11.93%
Total	100.00%

Matriz O-D de personas que utilizan Vehículos particulares (viajes/día)

ORIGEN\DESTINO	1. Tunari D2	2. Molle D3	3. Molle D4	4. Aeropuerto	5. Laguna Alalay	6. Valle Hermoso	7. Sur Oeste	8. La Concordia	9. Cala Cala D12	10. Plazuela Quintanilla	11. Venezuela-San Martín	12. Mayor Rocha-Tumusi	13. Heroínas-Falsuri	14. Heroínas-Ayacucho	15. Heroínas-Gral. Lanza	16. Uruguay-Antezana	17. Ayacucho-Calama	18. Campus UMSS-Hospite	19. Aroma-25 de Mayo	20. Arce-Tarata	21. Terminal-Coronilla	22. Quillcollo-Colcapirhu	23. Sacaba	Total	
1. Tunari D2	3401	883	407	422	48	121	264	240	2239	622	375	120	190	1998	234	200	1114	1008	121	86	130	939	669	15,829	
2. Molle D3	1140	4052	444	217	257	112	355	166	3728	81	195	55	0	143	530	111	1882	1890	0	112	55	887	350	16,761	
3. Molle D4	448	533	1054	479	222	81	0	153	1661	326	0	372	69	714	288	271	733	180	115	1031	211	462	507	9,909	
4. Aeropuerto	209	112	707	3847	747	129	434	170	1276	28	78	188	0	660	61	0	444	756	461	382	502	478	56	11,726	
5. Laguna Alalay	48	257	222	808	891	460	168	142	386	510	65	54	0	306	39	78	219	0	0	130	93	64	39	4,976	
6. Valle Hermoso	121	112	81	202	460	1167	137	56	48	56	0	410	0	43	0	0	0	73	0	522	367	137	73	4,065	
7. Sur Oeste	264	355	0	663	127	137	995	56	0	35	0	0	70	750	0	0	106	569	334	785	475	141	0	5,861	
8. La Concordia	240	166	153	0	208	56	635	285	109	111	1009	56	182	0	0	71	252	0	206	0	0	0	0	8,794	
9. Cala Cala D12	1991	3492	1668	939	386	48	0	357	3247	1436	653	737	0	933	288	0	1047	493	86	207	337	217	0	18,562	
10. Plazuela Quintanilla	823	185	326	198	142	56	35	109	978	318	121	81	0	157	38	199	157	38	0	38	0	0	0	76	4,075
11. Venezuela-San Martín	330	195	0	0	0	0	0	111	445	121	0	54	0	102	0	0	0	102	0	81	208	0	45	1,792	
12. Mayor Rocha-Tumusi	120	55	555	227	132	410	0	866	713	81	54	215	0	161	54	0	215	0	0	54	0	102	54	4,067	
13. Heroínas-Falsuri	190	0	69	112	0	0	0	56	0	0	0	0	0	77	0	0	0	43	0	77	0	77	0	701	
14. Heroínas-Ayacucho	2114	213	854	621	267	0	451	56	770	157	102	161	77	64	78	0	0	43	0	0	0	0	0	6,028	
15. Heroínas-Gral. Lanza	150	530	288	61	117	0	0	136	380	38	0	54	0	353	0	0	0	0	0	0	0	78	0	2,185	
16. Uruguay-Antezana	200	111	271	112	78	0	0	0	159	0	0	0	0	0	0	0	0	83	189	0	0	0	0	1,202	
17. Ayacucho-Calama	1114	2025	450	332	219	0	334	71	951	157	102	215	0	331	0	0	0	43	0	0	0	0	0	6,343	
18. Campus UMSS-Hospite	875	1890	180	644	41	0	528	252	493	78	102	0	43	0	86	86	43	86	43	0	127	43	0	5,640	
19. Aroma-25 de Mayo	180	0	115	461	39	0	334	0	0	0	0	0	0	0	189	0	43	0	0	0	0	0	0	1,361	
20. Arce-Tarata	60	0	967	382	65	522	785	206	207	38	81	54	77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,444	
21. Terminal-Coronilla	167	55	211	335	134	73	475	0	545	0	0	0	0	0	0	0	0	127	0	0	0	0	0	2,122	
22. Quillcollo-Colcapirhu	984	887	540	478	64	137	141	0	217	0	0	102	77	0	0	0	0	43	0	0	0	0	0	3,669	
23. Sacaba	714	350	507	28	39	73	0	0	76	0	54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,841	
Total	15,883	16,458	10,069	11,567	4,679	3,581	5,492	3,837	18,568	4,425	2,037	3,934	659	6,622	2,049	1,133	6,030	5,872	1,349	3,712	2,505	3,624	1,869	135,954	

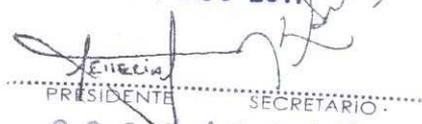
Matriz O-D de personas que utilizan Taxi y Radiotaxi (viajes/día)

ORIGEN\DESTINO	1. Tunari D2	2. Molle D3	3. Molle D4	4. Aeropuerto	5. Laguna Alalay	6. Valle Hermoso	7. Sur Oeste	8. La Concordia	9. Cala Cala D12	10. Plazuela Quintanilla	11. Venezuela-San Martín	12. Mayor Rocha-Tumusi	13. Heroínas-Falsuri	14. Heroínas-Ayacucho	15. Heroínas-Gral. Lanza	16. Uruguay-Antezana	17. Ayacucho-Calama	18. Campus UMSS-Hospite	19. Aroma-25 de Mayo	20. Arce-Tarata	21. Terminal-Coronilla	22. Quillcollo-Colcapirhu	23. Sacaba	Total
1. Tunari D2	1507	710	404	435	0	0	0	60	391	412	173	0	45	456	0	0	38	362	182	0	251	92	268	5,786
2. Molle D3	710	0	376	105	0	0	0	0	583	0	0	0	0	67	0	0	221	0	55	0	105	0	0	2,223
3. Molle D4	404	376	162	0	0	0	70	0	147	0	78	0	0	0	0	0	204	173	0	301	78	41	0	2,035
4. Aeropuerto	407	105	0	582	67	0	0	135	173	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	147	0	67	0	1,722
5. Laguna Alalay	0	0	0	67	213	93	0	41	274	70	0	0	0	39	0	94	93	123	39	199	106	0	0	1,450
6. Valle Hermoso	0	0	0	0	93	73	0	0	274	0	0	0	0	0	0	0	0	73	0	0	0	0	0	513
7. Sur Oeste	0	0	70	0	0	0	0	0	70	0	0	0	0	229	0	0	141	0	0	70	0	0	0	581
8. La Concordia	169	0	64	0	41	0	0	0	48	0	0	404	0	109	95	71	0	0	0	0	0	0	56	1,058
9. Cala Cala D12	474	451	107	173	274	274	70	48	1533	294	67	378	0	325	0	288	774	83	96	0	0	0	0	5,708
10. Plazuela Quintanilla	417	0	0	0	70	0	0	0	149	153	38	0	0	0	0	0	38	0	38	0	38	0	0	942
11. Venezuela-San Martín	146	0	0	0	0	0	0	0	67	38	0	0	0	0	0	0	102	102	0	73	0	0	0	528
12. Mayor Rocha-Tumusi	0	0	0	0	0	0	0	404	247	0	0	0	0	0	54	0	0	0	0	0	0	0	0	759
13. Heroínas-Falsuri	0	0	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41
14. Heroínas-Ayacucho	502	125	142	0	39	0	229	165	67	0	0	0	0	0	0	0	43	0	0	0	0	0	0	1,312
15. Heroínas-Gral. Lanza	0	0	0	0	0	0	0	95	228	0	0	54	0	0	0	0	86	0	0	0	0	0	0	463
16. Uruguay-Antezana	0	0	0	94	94	0	0	94	0	0	0	0	0	0	0	0	78	0	0	189	0	0	0	549
17. Ayacucho-Calama	38	221	204	39	0	0	141	0	288	38	102	54	0	0	0	0	324	0	0	168	0	0	0	1,618
18. Campus UMSS-Hospite	173	43	332	0	171	0	70	0	989	0	0	0	0	43	0	0	324	43	0	0	0	0	0	2,188
19. Aroma-25 de Mayo	182	0	0	0	39	73	0	0	83	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	415
20. Arce-Tarata	95	0	301	147	238	73	70	0	304	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,230
21. Terminal-Coronilla	255	0	415	0	64	0	0	0	38	0	0	0	0	0	0	94	168	0	0	0	0	0	0	1,034
22. Quillcollo-Colcapirhu	95	0	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	182	0	0	0	0	0	318
23. Sacaba	173	0	0	0	0	0	0	56	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	228
Total	5,748	2,032	2,658	1,642	1,402	586	651	1,098	5,915	1,081	457	890	45	944	474	260	1,711	2,181	579	888	935	200	324	32,701



APROBADO EN LA SESION

de fecha 01 AGO 2017


 PRESIDENTE SECRETARIO

0221/2017

Concejo Municipal de Cochabamba

Matriz O-D de pasajeros en transporte público (viajes/día)

ORIGEN\DESTINO	1. Tunari D2	2. Molle D3	3. Molle D4	4. Aeropuerto	5. Laguna Alalay	6. Valle Hermoso	7. Sur Oeste	8. La Concordia	9. Cala Cala D12	10. Plazuela Quintanilla	11. Venezuela-San Martín	12. Mayor Rocha-Tumusi	13. Heroínas-Falsuri	14. Heroínas-Ayacucho	15. Heroínas-Gral. Lanza	16. Uruguay-Antezana	17. Ayacucho-Calama	18. Campus UMSS-Hospit	19. Aroma-25 de Mayo	20. Arce-Tarata	21. Terminal-Coronilla	22. Quilicollo-Colcapirhu	23. Sacaba	Total
1. Tunari D2	7982	2012	782	1327	555	723	332	853	4959	2279	1108	375	105	4208	2138	399	2810	6412	2702	5208	1431	2765	798	52,264
2. Molle D3	2470	8075	1470	1621	243	277	105	112	5801	830	872	327	397	2816	1515	1115	2173	4408	1645	4020	55	1291	441	42,080
3. Molle D4	704	1510	4831	2275	1102	268	628	371	2295	88	801	725	1047	3001	1293	362	1897	4381	580	4004	957	1347	241	34,711
4. Aeropuerto	1570	1838	2275	10955	2082	971	5517	0	1409	356	1003	389	172	2230	1128	374	1876	4565	2438	7094	1236	209	0	49,687
5. Laguna Alalay	329	243	1225	1851	6137	2590	1233	1684	1605	549	914	70	224	990	2216	734	609	3318	1021	4928	771	411	724	34,375
6. Valle Hermoso	874	424	188	898	2646	3296	211	0	1312	433	56	73	0	572	424	189	527	2516	1096	3094	425	220	129	19,602
7. Sur Oeste	368	105	628	5630	1268	211	1442	35	223	106	430	0	0	640	444	106	704	5014	1351	4744	1246	141	176	25,011
8. La Concordia	815	112	417	170	1295	0	35	1034	1055	923	173	95	71	245	1052	278	371	1331	332	1061	127	198	165	11,856
9. Cala Cala D12	5075	5688	2335	1240	1942	1463	223	870	5453	723	518	259	488	760	341	63	826	3989	496	3003	490	528	369	37,141
10. Plazuela Quintanilla	2110	686	129	356	839	433	106	923	1094	666	159	0	0	81	121	40	316	241	40	40	70	120	78	8,649
11. Venezuela-San Martín	1046	971	801	767	983	56	430	173	518	220	0	108	0	137	0	0	102	81	0	78	127	0	0	6,599
12. Mayor Rocha-Tumusi	495	327	543	563	70	73	0	166	485	0	108	108	0	108	108	0	161	215	0	0	0	0	0	3,530
13. Heroínas-Falsuri	150	397	1047	172	224	0	0	71	488	0	0	0	154	77	77	0	77	154	0	154	0	0	77	3,321
14. Heroínas-Ayacucho	3485	2335	3065	2697	912	498	746	245	564	81	137	108	118	146	105	94	38	129	0	291	127	0	0	15,921
15. Heroínas-Gral. Lanza	2221	1515	1293	998	2187	202	444	919	486	121	0	108	77	0	0	0	301	0	0	95	182	0	0	11,148
16. Uruguay-Antezana	378	1115	206	280	695	189	176	349	63	40	0	0	0	94	0	377	283	86	0	0	0	94	94	4,519
17. Ayacucho-Calama	3206	1883	1826	1778	794	595	704	371	826	396	102	161	77	0	0	326	0	388	0	250	509	0	0	14,191
18. Campus UMSS-Hospit	6028	4244	4300	4585	3270	2663	4965	1771	3620	362	102	215	231	129	344	0	518	359	325	569	339	0	92	39,302
19. Aroma-25 de Mayo	2135	1767	540	2062	1164	949	1351	332	610	0	0	0	0	0	0	0	479	0	132	804	0	70	12	12,394
20. Arce-Tarata	5679	4355	3842	7002	5064	3168	4906	710	2756	40	0	170	154	0	0	309	557	395	132	527	0	394	40	40,159
21. Terminal-Coronilla	1149	55	884	1351	486	718	1070	127	490	70	127	0	0	127	0	509	296	804	790	0	325	35	0	9,413
22. Quilicollo-Colcapirhu	2717	1291	1347	244	411	220	106	127	552	120	0	0	0	0	94	0	0	70	0	254	0	47	0	7,601
23. Sacaba	833	441	241	28	818	73	176	165	416	78	0	0	77	0	0	70	0	0	394	35	0	0	0	3,846
Total	51,820	41,391	34,217	48,849	35,186	19,636	24,905	11,410	37,079	8,483	6,609	3,290	3,394	16,360	11,305	4,620	14,106	39,221	13,295	39,986	9,624	7,831	3,931	486,550

Matriz O-D de personas que viajan en Motocicleta (viajes/día)

ORIGEN\DESTINO	1. Tunari D2	2. Molle D3	3. Molle D4	4. Aeropuerto	5. Laguna Alalay	6. Valle Hermoso	7. Sur Oeste	8. La Concordia	9. Cala Cala D12	10. Plazuela Quintanilla	11. Venezuela-San Martín	12. Mayor Rocha-Tumusi	13. Heroínas-Falsuri	14. Heroínas-Ayacucho	15. Heroínas-Gral. Lanza	16. Uruguay-Antezana	17. Ayacucho-Calama	18. Campus UMSS-Hospit	19. Aroma-25 de Mayo	20. Arce-Tarata	21. Terminal-Coronilla	22. Quilicollo-Colcapirhu	23. Sacaba	Total	
1. Tunari D2	161	202	0	0	0	0	0	161	232	131	0	0	0	77	238	0	0	0	0	0	38	0	0	1,240	
2. Molle D3	0	362	481	0	96	0	0	0	564	38	0	0	97	305	0	0	247	81	0	0	0	0	0	2,272	
3. Molle D4	0	481	162	169	362	0	0	0	367	0	0	0	154	480	0	0	78	81	67	180	254	48	64	2,947	
4. Aeropuerto	0	0	169	117	67	0	0	0	61	61	0	0	0	923	0	0	112	0	39	67	0	0	0	1,617	
5. Laguna Alalay	41	96	281	0	129	0	0	99	210	0	70	0	0	50	166	94	0	65	0	0	70	0	0	1,371	
6. Valle Hermoso	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7. Sur Oeste	0	0	48	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48	
8. La Concordia	161	0	0	67	99	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	95	219	181	0	0	0	0	0	822	
9. Cala Cala D12	191	564	353	61	321	0	0	0	957	0	0	0	0	47	0	0	47	0	134	0	0	48	0	2,723	
10. Plazuela Quintanilla	131	38	0	61	0	0	0	0	63	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	292
11. Venezuela-San Martín	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
12. Mayor Rocha-Tumusi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54	
13. Heroínas-Falsuri	0	97	154	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	251	
14. Heroínas-Ayacucho	38	305	480	923	50	0	0	0	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,843	
15. Heroínas-Gral. Lanza	238	0	0	0	96	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	333	
16. Uruguay-Antezana	0	0	0	0	94	0	0	95	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	189	
17. Ayacucho-Calama	0	247	78	0	0	0	0	219	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	591	
18. Campus UMSS-Hospit	0	0	162	112	65	0	0	181	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	519	
19. Aroma-25 de Mayo	0	0	0	0	0	0	0	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200	
20. Arce-Tarata	0	0	132	39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	171	
21. Terminal-Coronilla	38	0	254	67	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	254	0	0	0	684	
22. Quilicollo-Colcapirhu	0	0	48	0	0	0	0	0	48	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	96	
23. Sacaba	0	0	64	0	0	0	0	0	0	0	0	54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	118	
Total	1,000	2,393	2,866	1,617	1,450	0	0	755	2,797	230	70	54	251	1,881	403	189	591	519	200	219	684	96	118	18,384	



APROBADO EN LA SESION

de fecha 31 AGO 2017



 PRESIDENTE SECRETARIO

Concejo Municipal de Cochabamba

0221/2017

Matriz O-D de personas que viajan en Bicicleta (viajes/día)

ORIGEN\DESTINO	1. Tunari D2	2. Molle D3	3. Molle D4	4. Aeropuerto	5. Laguna Alalay	6. Valle Hermoso	7. Sur Oeste	8. La Concordia	9. Cala Cala D12	10. Plazuela Quintanilla	11. Venezuela-San Martín	12. Mayor Rocha-Tumusi	13. Heroínas-Falsuri	14. Heroínas-Ayacucho	15. Heroínas-Gral. Lanza	16. Uruguay-Antezana	17. Ayacucho-Calama	18. Campus UMSS-Hospit	19. Aroma-25 de Mayo	20. Arce-Tarata	21. Terminal-Coronilla	22. Quilicollo-Colcapirhu	23. Sacaba	Total
1. Tunari D2	191	0	0	0	0	0	0	0	249	0	0	0	0	0	0	0	0	54	0	0	0	0	0	493
2. Molle D3	0	947	48	0	0	0	0	0	210	0	0	143	0	0	0	0	0	0	48	143	0	0	0	1,538
3. Molle D4	0	48	1834	48	0	0	48	128	182	0	0	0	0	64	48	0	0	0	66	0	0	0	0	2,465
4. Aeropuerto	0	0	48	1670	170	0	70	158	170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	444	0	0	0	2,730
5. Laguna Alalay	0	0	0	0	517	221	0	0	0	0	102	0	0	0	424	87	0	0	64	0	0	0	0	1,415
6. Valle Hermoso	0	0	0	0	221	1019	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	151	0	0	0	0	1,392
7. Sur Oeste	0	0	0	70	0	0	527	0	35	0	0	0	0	0	0	70	0	0	0	0	0	0	0	703
8. La Concordia	0	0	128	158	0	0	0	56	0	0	0	0	0	0	0	95	0	0	0	0	0	0	0	436
9. Cala Cala D12	249	210	182	170	0	0	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47	0	0	0	168	0	0	1,061
10. Plazuela Quintanilla	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11. Venezuela-San Martín	0	0	0	0	102	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	168	0	0	270
12. Mayor Rocha-Tumusi	54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	108
13. Heroínas-Falsuri	0	143	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	77	0	0	0	0	0	0	0	0	220
14. Heroínas-Ayacucho	0	0	64	0	0	0	0	0	0	0	0	54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	118
15. Heroínas-Gral. Lanza	0	0	48	0	424	0	0	351	0	0	0	0	77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	900
16. Uruguay-Antezana	0	0	0	0	39	0	70	95	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	204
17. Ayacucho-Calama	0	0	0	0	48	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48
18. Campus UMSS-Hospit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54
19. Aroma-25 de Mayo	0	48	0	0	64	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	64	112	0	0	0	287
20. Arce-Tarata	0	143	0	444	0	151	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	112	0	0	0	0	849
21. Terminal-Coronilla	0	0	0	0	0	0	0	0	168	0	168	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	337
22. Quilicollo-Colcapirhu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23. Sacaba	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	493	1,538	2,351	2,560	1,585	1,392	751	787	1,014	0	270	250	77	118	549	252	47	54	353	849	337	0	0	15,626

Matriz O-D de personas que Caminan (viajes/día)

ORIGEN\DESTINO	1. Tunari D2	2. Molle D3	3. Molle D4	4. Aeropuerto	5. Laguna Alalay	6. Valle Hermoso	7. Sur Oeste	8. La Concordia	9. Cala Cala D12	10. Plazuela Quintanilla	11. Venezuela-San Martín	12. Mayor Rocha-Tumusi	13. Heroínas-Falsuri	14. Heroínas-Ayacucho	15. Heroínas-Gral. Lanza	16. Uruguay-Antezana	17. Ayacucho-Calama	18. Campus UMSS-Hospit	19. Aroma-25 de Mayo	20. Arce-Tarata	21. Terminal-Coronilla	22. Quilicollo-Colcapirhu	23. Sacaba	Total
1. Tunari D2	9404	429	106	0	0	0	0	219	0	0	0	0	0	0	0	0	60	60	0	0	38	0	0	10,317
2. Molle D3	317	4526	103	0	65	0	0	0	1072	0	0	0	0	0	0	0	210	0	0	0	0	0	0	6,294
3. Molle D4	106	103	7191	64	0	0	276	0	41	109	0	0	0	0	0	0	106	122	0	0	172	0	0	8,289
4. Aeropuerto	43	0	64	13073	474	452	0	71	0	0	0	0	0	0	226	0	92	0	28	0	0	0	0	14,522
5. Laguna Alalay	0	65	0	135	12623	1538	0	131	0	0	0	0	0	0	0	104	193	120	251	0	0	0	0	15,159
6. Valle Hermoso	0	0	0	678	1538	4307	0	0	73	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73	0	0	0	6,670
7. Sur Oeste	0	0	276	197	0	16061	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	70	0	0	0	16,604
8. La Concordia	219	0	0	71	131	0	1047	557	78	0	0	0	0	0	0	0	0	1309	0	0	0	0	0	3,412
9. Cala Cala D12	0	1215	107	0	0	73	0	623	2874	166	0	114	96	67	0	0	434	67	132	0	0	0	0	5,969
10. Plazuela Quintanilla	0	0	0	0	0	0	0	78	166	193	0	54	0	0	40	0	0	390	0	0	0	0	0	922
11. Venezuela-San Martín	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	209	0	0	0	0	204	0	0	0	0	0	0	413
12. Mayor Rocha-Tumusi	0	0	0	0	0	0	0	114	54	209	215	77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	669
13. Heroínas-Falsuri	0	0	0	0	0	0	0	96	0	0	77	617	77	0	0	0	154	0	0	0	0	0	0	1,021
14. Heroínas-Ayacucho	0	0	0	39	0	0	0	67	0	130	0	77	146	0	0	0	0	0	202	0	0	0	0	660
15. Heroínas-Gral. Lanza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	105	0	0	0	429	0	0	0	0	0	0	534
16. Uruguay-Antezana	0	0	0	0	39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	227	0	0	94	0	0	0	0	360
17. Ayacucho-Calama	60	210	106	0	39	0	0	0	0	102	0	0	142	0	0	0	164	0	0	0	0	0	0	822
18. Campus UMSS-Hospit	60	0	81	0	39	0	65	1309	474	271	0	77	109	429	189	43	471	0	0	0	0	0	0	3,617
19. Aroma-25 de Mayo	0	0	0	0	193	0	0	67	0	0	0	112	0	0	0	0	0	0	0	168	0	0	0	540
20. Arce-Tarata	0	0	0	28	536	73	202	0	132	0	0	0	0	0	0	273	0	0	0	0	0	0	0	1,243
21. Terminal-Coronilla	38	0	131	0	263	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	232	43	0	41	880	0	0	0	1,629
22. Quilicollo-Colcapirhu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23. Sacaba	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	10,248	6,549	8,165	14,284	15,940	6,444	16,603	3,479	5,732	872	441	669	1,056	645	469	414	1,127	3,835	423	666	1,604	0	0	99,664

Las matrices que se muestran, confirman que las principales zonas con mayor atracción de viajes corresponden a las ubicadas en: La zona central, ubicadas especialmente en las zonas de la Av. Heroínas-Ayacucho y la Av. Ayacucho- calle



Concejo Municipal de Cochabamba

APROBADO EN LA SESION

de fecha 01 AGO 2017

[Firma]
PRESIDENTE SECRETARIO

0221/2017

Jordán. La zona que comprende a la UMSS y el Hospital Viedma. Y la zona de los mercados San Antonio y la Cancha.

ANÁLISIS TERRITORIAL Y URBANÍSTICO DE COCHABAMBA

En el Municipio de Cochabamba es donde se encuentran los principales equipamientos de carácter metropolitano tales como el Centro Histórico, las principales instituciones públicas del Estado, universidades, centros educativos, infraestructura de salud, centros comerciales, centros empresariales, mercados urbanos, la terminal interdepartamental de buses, el aeropuerto Jorge Wilsterman, etc., lo que genera dependencia de los municipios vecinos y por tanto una fuerte dinámica intermunicipal y urbana.

En general el Municipio de Cochabamba posee gran potencial estratégico, a consecuencia de su ubicación geográfica y su configuración como centro urbano el tercero en importancia a nivel nacional con capacidad instalada para actividades productivas, comerciales, financieras, institucionales, administrativas, educativas y turísticas.

En cuanto a la trama urbana, ésta se consolidó en sus inicios bajo el modelo reticular o en damero heredado de la colonia española, a partir de la cual la ciudad empezó a densificar el Centro urbano y crecer en base a los ejes de la micro-región, hacia Quillacollo al Oeste y Sacaba hacia el Este a partir de las carreteras Oruro - Cochabamba y Cochabamba - Santa Cruz, respectivamente, y posteriormente, hacia el Norte hasta la faldas del Cerro Tunari y hacia el Sur por la antigua carretera a Santa Cruz y hacia Santivañez, hasta alcanzar la actual estructura.

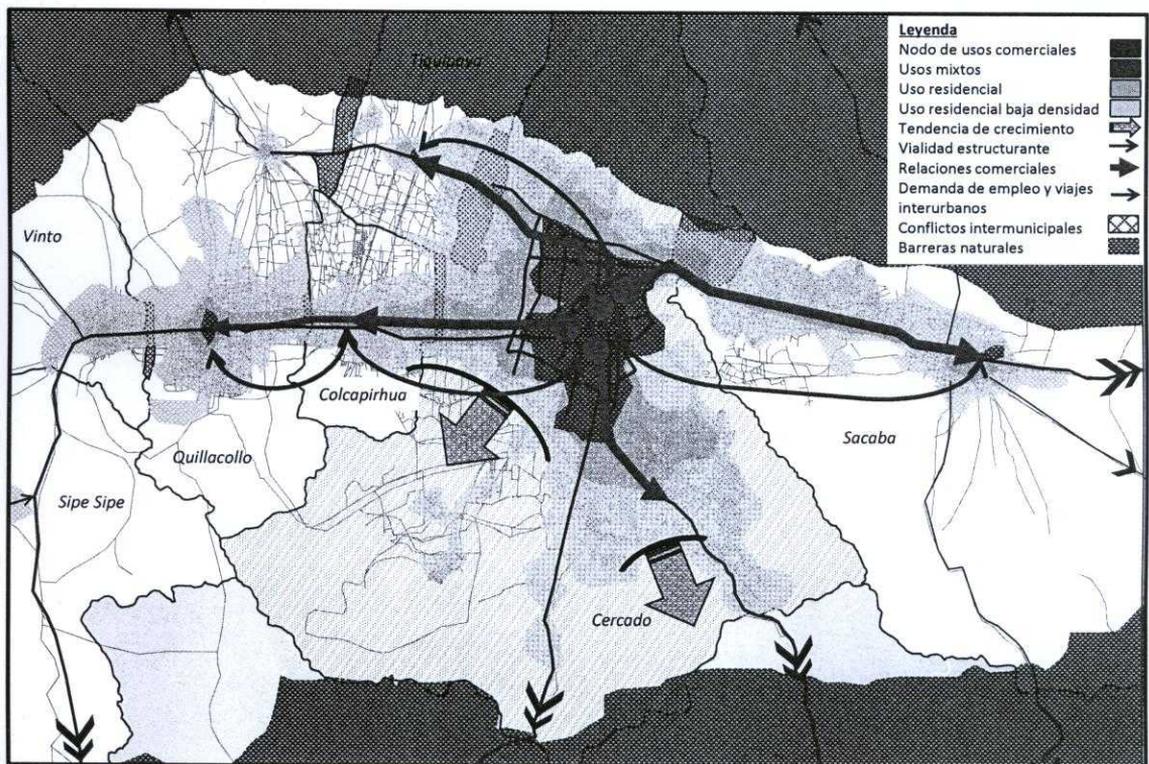
La consolidación y crecimiento de los centros de comercio; el crecimiento y dispersión de los asentamientos humanos; el aumento del parque automotor privado y público; el recorrido de las líneas de transporte público y la centralización de los equipamientos en el Municipio de Cochabamba, son factores que generan congestión, contaminación ambiental y pérdida de tiempo y recursos, especialmente para los sectores de bajos ingresos ubicados en la periferia de la ciudad y los demás municipios del área metropolitana, quitándole competitividad a la urbe.

A nivel económico, en el municipio se produce un fuerte intercambio y comercialización de los productos tanto internos como los provenientes de otros municipios y del interior del país. Destaca asimismo la principal oferta de empleo en el sector servicios, comercio, empresa, etc. se ubica en el municipio de Cochabamba, lo cual trae como consecuencia una fuerte dinámica urbana asociada a los viajes de ida y vuelta al trabajo, lo cual origina viajes pendulares a lo largo del día hacia el municipio en busca de servicios, comercio y empleo.



Concejo Municipal de Cochabamba

Dinámica del municipio de Cochabamba con el Área Metropolitana



La densidad poblacional refleja asimismo, el proceso crecimiento de la ciudad. Alrededor de la zona Central, se ubica una serie de Distritos que presentan densidad urbana intermedia (6,000 a 8,000 habitantes por km²) y cuyo uso del suelo es predominantemente residencial y mixto, alojando también algunos equipamientos de importancia municipal y metropolitana. Esta zona está básicamente compuesta por los Distritos 1, 2, 3, 4, 5 y 6. Al sur del Distrito 7 y al norte del Distrito 9, se observa un fuerte componente habitacional (uso residencial) producto de asentamientos irregulares y de unidades habitacionales informales fruto de la migración, que en las últimas décadas se ha tratado de regularizar. Debido a ello, son los Distritos ubicados al Sur, los de mayor densidad poblacional (entre 8,000 y 20,000 hab/km²). El resto del municipio está compuesto por asentamientos urbanos de baja densidad, con promedios entre 2,000 y 6,000 hab/km², siendo en su mayoría de carácter residencial y agropecuario. Estas zonas se ubican al norte y sur del municipio, abarcando gran parte de los distritos periféricos Distritos 7, 8, 9, 13 y 14.

Gran parte de la infraestructura de educación (centros educativos y universidades) y de salud (hospitales, postas y clínicas) se ubican en el centro del municipio cochabambino. Entre los primeros, la Universidad Mayor de San Simón reviste gran importancia con un campus ubicado entre las calles Sucre, Manuel Isidoro Belzu, J. M. López y Av. Oquendo. También entre las avenidas Oquendo y Aniceto Arce, se ubica el complejo hospitalario conformado por los hospitales, Viedma, Materno Infantil y el Hospital Escuela dependiente de la UMSS.

Al sur del casco viejo de la ciudad se encuentra el sector de la Cancha, caracterizado por su fuerte componente comercial (formal e informal) y de servicios. Los alrededores presentan una intensa mezcla de usos mixtos que se



APROBADO EN LA SESION

de fecha 01 AGO 2017

[Firma]
PRESIDENTE

[Firma]
SECRETARIO

0221/2017

Concejo Municipal de Cochabamba

articulan desde el sector de la Cancha hacia el Norte por las avenidas Ayacucho y Oquendo, y hacia el Sur por las avenidas Barrientos, República e Independencia. Es también en este sector donde se ubican las principales terminales de transporte interprovincial e interdepartamental que dan acceso a la ciudad, vinculándola con el resto del país. El asentamiento de comerciantes sobre aceras y calzadas, genera conflictos en el uso del espacio público y las vías, generando congestión vehicular y peatonal, contaminación ambiental con basuras y ruido excesivo.

Dentro de la estructura actual del área urbana, existe una serie de vías colectoras que cumplen su función como ejes articuladores de la dinámica urbana y regional, la red municipal de Cochabamba sigue un patrón reticular en el Centro Histórico de la ciudad, que se ha ido replicando, siguiendo las distintas vías radiales que se desarrollan fuera de éste hacia todas las direcciones, el río rocha atraviesa el Municipio en diagonal (desde el Noreste hacia el Suroeste), y lo divide en dos, limitando la comunicación entre las áreas Norte y Sur a los 8 puentes vehiculares construidos a lo largo de su recorrido Killman, Huayna Kápac, Quillacollo, Cobija, Cala Cala, Antezana, Recoleta y Muyurina. A su vez, su cauce alberga un conjunto de ejes viales que proveen continuidad entre los tramos Este y Oeste de la red fundamental N° 4 (Av. Villazón y Av. Blanco Galindo). De esta manera, las avenidas Blanco Galindo y Capitan Victor Ustariz llegan al eje vial del río rocha, constituido por las avenidas Beneméritos del Chaco, Humboldt y Uyuni; mientras que la Av. Villazón se conecta con el eje vial ubicado en la margen Este, conformado por las avenidas del Ejército, Ramón, Urquidi y Juana Azurduy de Padilla. Dada la estructura reticular de la red vial y el recorrido del río rocha, la vinculación interna se efectúa por los ejes principales de las avenidas Ayacucho, Oquendo/República y Rubén Darío en la dirección Norte-Sur; y las avenidas Heroínas, Aroma y 6 de Agosto en el sentido Este-Oeste. En la zona de la Cancha y el terminal de buses, a su vez, las avenidas Ayacucho y República conectan con las avenidas Petrolera y Panamericana que recorren el Sur del Municipio para dirigirse hacia los valles y el Cono Sur del Departamento.

En el Norte, las avenidas América, Simón López y Circunvalación recorren Cochabamba, alcanzando los límites con Tiquipaya al Oeste y Pacata al Este, en esta misma dirección, las avenidas Tadeo Ahenke y D'Orbigny alcanzan los límites con el municipio de Colcapirhua. En la dirección Norte-Sur, las avenidas Beijing y Pérez de Olguín cruzan perpendicularmente a todas las anteriores. Las avenidas Beijing y América conforman un corredor alternativo al río Rocha para la articulación de la Red Fundamental N° 4 para los flujos de tráfico Este-Oeste sin pasar por el centro de Cochabamba. Avenidas como Libertador Simón Bolívar, Santa Cruz, Melchor Urquidi y Atahuallpa, van de Sur a Norte, arribando hasta las faldas de la serranía del Tunari.

Al Este, las avenidas Circunvalación y Villazón conectan hacia la zona de Pacata y el municipio Sacaba. Hacia el Sur, la Av. Petrolera vincula Cochabamba con el Sur del Departamento, mientras que la Av. Panamericana la vincula con Santivañez, vías que son complementadas con las avenidas Patria, Independencia, República y Siglo XX, las avenidas Blanco Galindo y Cap. Víctor Ustariz son los ejes principales hacia el Oeste vinculando los municipios de Cochabamba, Colcapirhua, Quillacollo, Vinto y Sipe Sipe.



APROBADO EN LA SESION

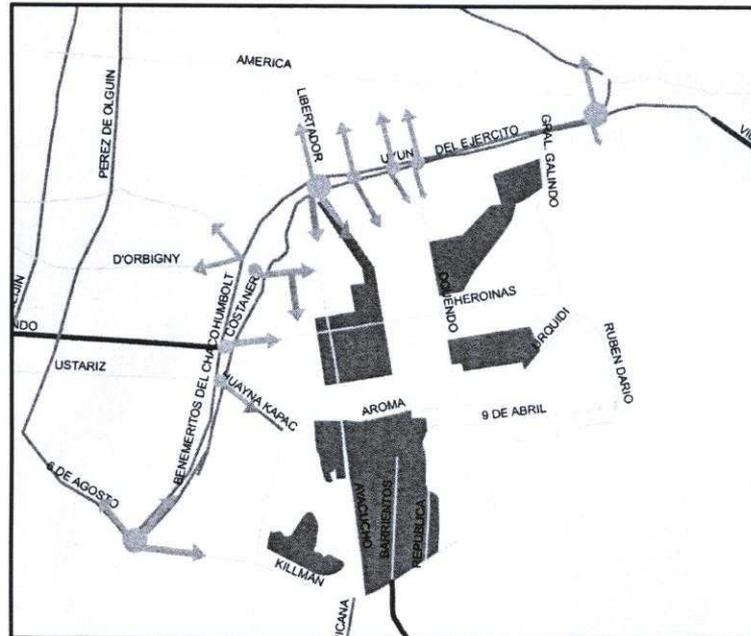
de fecha 01 AGO 2017

Presidencia y Secretaría con firmas manuscritas

0221/2017

Concejo Municipal de Cochabamba

Vías y centros de atracción



En consecuencia y por todo lo anteriormente descrito y citado, es necesario contar con una Ley Municipal con su respectiva reglamentación complementaria, específica para promover efectivamente el uso de la bicicleta como medio de transporte prioritario, así como para actividades deportivas y de entretenimiento, en condiciones de libertad y seguridad, reconociéndolo como un medio de transporte no motorizado en el marco de las políticas municipales, en la jurisdicción territorial del Municipio de Cochabamba, que garantice el uso de la bicicleta como un modo de transporte urbano y cotidiano, que proteja la circulación de los ciclistas, el respeto a las ciclovías como infraestructura para este modo de transporte en interacción con todos los usuarios de la vialidad y el espacio público.

1. JUSTIFICACIÓN TECNICA

Es necesario definir en la presente Ley Municipal, las directrices que definirán los derechos, obligaciones y sanciones a las cuales se someterán peatones, ciclistas y conductores de motorizados en todas sus diferentes modalidades, mediante la respectiva reglamentación complementaria. Directrices que aseguren el incentivo del uso de la bicicleta como principal medio de transporte en la ciudad de Cochabamba, ya que está se caracteriza por ser una ciudad altamente potencial para la práctica del uso de la bicicleta, no solo como un fin de diversión sino como un medio de transporte alternativo no motorizado, toda vez que su topografía, clima, distancias de recorrido y otras características son las más apropiadas según varios estudios internacionales al respecto. En el marco de la seguridad, libertad y respeto hacia el medio ambiente, peatones, ciclistas y otros sistemas de transporte de movilidad urbana.

Sobre la infraestructura Vial: Se considera viable la posibilidad de generar ciertas disposiciones que reglamenten como una prioridad la incorporación de espacios destinados a las bicicletas al momento del diseño y construcción de diferentes



Concejo Municipal de Cochabamba

APROBADO EN LA SESION

de fecha 31 AGO 2017

[Firma]
PRESIDENTE SECRETARIO

0221/2017

infraestructuras viales de nuestra ciudad. Sobre los parqueos y estacionamientos: El Municipio de Cochabamba ya cuenta con un Centro de Intermodalidad donde se ha destinado una zona de parqueo de bicicletas para generar el cambio de modo de transporte, por lo cual es recomendable continuar con esta política y expandir estos centros de Intermodalidad.

Sobre la Infraestructura para el Ciclismo Deportivo y Ciclo turístico: Se considera viable la creación de nuevas políticas destinadas a la creación de este tipo de infraestructuras bajo un reglamento municipal.

Sobre la Promoción del uso de la bicicleta: Considerando que es deber del municipio promocionar efectivamente el uso de la bicicleta.

Sobre el Transito de Ciclistas: Se considera necesaria la incorporación de los lineamientos básicos para un correcto uso de la bicicleta y la circulación en este medio de transporte.

Sobre la Seguridad Vial en el uso de la bicicleta: Considerando que es deber del municipio atender la seguridad ciudadana y reducir los riesgos de accidentes, es totalmente viable la incorporación de estos aspectos en la ley municipal.

Sobre la Educación Vial para el uso de la bicicleta: Considerando que es deber del municipio realizar las campañas de educación vial, es totalmente viable la incorporación de estos aspectos en la ley municipal.

Sobre la práctica del Ciclismo Deportivo: Considerando que es deber del municipio incentivar el Deporte en todas sus manifestaciones, es totalmente viable la incorporación de estos aspectos en la Ley Municipal.

Sobre el Día del Peatón y de la Bicicleta: No se observa impedimento para la incorporación de este aspecto.

Sobre los Mecanismos de Cumplimiento: Considerando las atribuciones del municipio en cuanto al control y responsabilidad de ejercer el control en la jurisdicción, no existe observación al respecto.

Sobre el Financiamiento: Considerando que no se establece ningún monto ni porcentaje de presupuesto para la implementación de la Ley Municipal de la Bicicleta, no es necesario ningún pronunciamiento o informe técnico financiero al respecto.

VIABILIDAD JURÍDICA

A pesar de haber perfilado el desarrollo sostenible como política de Estado a partir de inicios de los años '90 y haber constituido el marco legal e institucional apropiado para la defensa del ambiente a través de la Ley del Medio Ambiente, es a partir del Plan Nacional de Desarrollo (2006) y más explícitamente de la Ley General del Transporte recientemente promulgada, en el marco de la nueva Constitución Política del Estado (2009) y la Ley Marco de Autonomías y Descentralización "Andrés Ibáñez", que el sector transporte es considerado de manera integral, bajo el concepto de movilidad y transporte sustentables.



Concejo Municipal de Cochabamba

APROBADO EN LA SESIÓN

de fecha 01 AGO 2017

[Firma]

PRESIDENTE

SECRETARIO

0221/2017

MARCO LEGAL

La normativa legal vigente referida al sector transporte sostenible, se traduce en las disposiciones que se describen a continuación.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO (FEBRERO - 2009)

La Constitución Política del Estado en la Sección X de Derechos de Usuarios y Consumidores, incluidos en el Capítulo Quinto de Derechos Sociales y Económicos, del Título II referido a los Derechos Fundamentales y Garantías: Artículo 76. I. El Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades. La ley determinará que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz, y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores.

Más adelante, en la Tercera Parte: Estructura y organización territorial del Estado, en el capítulo de Distribución de Competencias, éstas quedan claramente identificadas.

Artículo 298. II. Son competencias exclusivas del nivel central del Estado: 32. Transporte, terrestre, aéreo, fluvial y otros cuando alcance a más de un departamento.

Artículo 300. I. Son competencias exclusivas de los gobiernos departamentales autónomos, en su jurisdicción: 9. Transporte interprovincial terrestre, fluvial, ferrocarriles y otros medios de transporte en el departamento. Artículo 302. I. Son competencias exclusivas de los gobiernos municipales autónomos, en su jurisdicción: 18. Transporte urbano, registro de propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano.

LEY MARCO DE AUTONOMÍAS Y DESCENTRALIZACIÓN "ANDRÉS IBÁÑEZ" (Nº 031 DE 19 - JULIO - 2010)

En líneas generales, esta norma ratifica y detalla el texto constitucional en lo referido a la distribución de competencias relacionadas al transporte, de los diferentes niveles del Estado: central, departamental y municipal.

Además en la Disposición Adicional Quinta y a efectos de la aplicación del Artículo 96: Transportes, se establece un plazo máximo de un año para la aprobación de la Ley General de Transporte, disposición normativa que establecerá los elementos técnicos para el ejercicio de las competencias estipuladas en la Constitución Política del Estado y la propia Ley de Autonomías.

LEY GENERAL DE TRANSPORTE (Nº 165 DE 16 - AGOSTO - 2011)

Esta importante Ley, tiene por objeto establecer los lineamientos normativos generales técnicos, económicos, sociales y organizacionales del transporte, considerado como un Sistema de Transporte Integral – STI, en sus modalidades aérea, terrestre, ferroviaria y acuática (marítima, fluvial y lacustre) que regirán en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia a fin de contribuir al vivir bien (Artículo 1.), promoviendo para ello el transporte sostenible. Asimismo, se constituye en el instrumento legal que permitirá hacia adelante, transformar el actual sistema de transporte bastante precario que persiste en Bolivia, en todos sus modos, en el marco del concepto de transporte sostenible entendido como la provisión de servicios e infraestructura para la movilidad de personas y productos, necesarios para el desarrollo sustentable económico y social, que ofrece acceso



Concejo Municipal de Cochabamba

APROBADO EN LA SESION

de fecha 01 AGO 2017

[Firma]
PRESIDENTE

[Firma]
SECRETARIO

0221/2017

seguro, confiable, económico, eficiente, equitativo y al alcance de todas y todos, al tiempo que reduce los impactos negativos sobre la salud y el medio ambiente local y global y otras externalidades, en el corto, mediano y largo plazo.

Artículo 15. (EMPLEO DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS, LIMPIAS, SOSTENIBLES Y DISPONIBLES QUE PROMUEVAN LA SOBERANÍA ENERGÉTICA DEL PAÍS).

Promover el uso de energías alternativas, limpias, renovables y disponibles, que permitan alcanzar la soberanía energética en el país, mediante la transformación de la matriz energética con la reconversión, re-motorización o cambio de las unidades de transporte público que utilicen energías disponibles en nuestro país; la promoción del uso de gas natural a través de incentivos fiscales, facilidades para la adquisición de unidades de transporte e incentivos para la fabricación y ensamblado de vehículos y partes de unidades de transporte a Gas Natural Vehicular – GNV u otra energía; el establecimiento de redes accesibles para el abastecimiento de energía y el fomento a la investigación para el empleo de otras energías limpias y/o renovables disponibles en el país, entre otros aspectos a ser definidos de acuerdo a la evolución del sector energético en Bolivia.

Artículo 16. (SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRAL – STI, ORIENTADO A PROTEGER EL MEDIO AMBIENTE).

I. El Sistema de Transporte Integral – STI, en las actividades de planificación y operación de todos sus componentes (infraestructura, servicios de transporte y servicios complementarios) y modalidades de transporte (aéreo, terrestre, ferroviario y acuático), deberá promover la protección del medio ambiente, resguardando los derechos de la Madre Tierra.

II. Se deberá promover que la infraestructura y los servicios de transporte, tengan el menor costo ambiental y social posible, considerando las modalidades de transporte menos contaminantes y más eficientes en términos energéticos.

III. Se deberá promover el transporte sostenible en el Sistema de Transporte Integral STI, que mitigue los impactos negativos sobre la salud y el medio ambiente local y global, en el corto, mediano y largo plazo, sin comprometer el desarrollo de futuras generaciones, mejorando la infraestructura y la gestión de los servicios de transporte mediante la adopción de tecnologías y prácticas más limpias, eficientes y seguras.

IV. El gobierno central y los gobiernos territoriales autónomos, en coordinación con los operadores de transporte, deberán promover iniciativas para evitar el uso innecesario de vehículos, optimización de rutas y tender hacia el transporte público masivo.

Artículo 102. (PROTECCIÓN AMBIENTAL).

I. Todos los planes, programas, proyectos o actividades en el Sistema de Transporte Integral – STI, en todas sus categorías, existentes y nuevas, sean públicas o privadas, deberán enmarcarse en los derechos de la Madre Tierra y cumplir con lo establecido en el reglamento de prevención y control ambiental de la Ley del Medio Ambiente y la normativa ambiental sectorial a ser elaborada. Durante la fase de planificación se evaluarán diferentes alternativas para reducir



[Firma]
PRESIDENTE

[Firma]
SECRETARIO

0221/2017

Concejo Municipal de Cochabamba

o mitigar al máximo los impactos ambientales que pudiesen ocasionarse, en el marco de promover un transporte sostenible.

II. El gobierno central, los gobiernos autónomos departamentales y municipales, serán responsables en sus respectivos ámbitos de competencia, de promover el uso de medios de transporte ambientalmente sostenible, en cumplimiento de la normativa ambiental vigente, priorizando las unidades de transporte menos contaminantes.

III. Las autoridades competentes, en el ámbito de su jurisdicción, promoverán la incorporación de mecanismos que minimicen el impacto de la emisión de contaminantes (gases, líquidos, ruido y otros).

Artículo 103. (NORMATIVA ESPECÍFICA). El gobierno central, los gobiernos autónomos departamentales y municipales, deberán elaborar en el marco de sus competencias su respectiva normativa ambiental para el sector, en cumplimiento de la normativa ambiental y basada en los siguientes principios:

- a) Fomentar el uso del transporte más aceptable para el medio ambiente.
- b) Plena internalización de los costos ambientales y de impacto en la salud en los diseños de los proyectos.
- c) Dar prioridad a la inversión en infraestructuras de modalidades de transporte con menor impacto ambiental.
- d) Priorizar los proyectos de transporte público masivo y desincentivar el uso del vehículo particular, fundamentalmente los de gran cilindrada.
- e) Fomento al transporte no motorizado.

LEY DEL MEDIO AMBIENTE (Nº 1333 DE 27 - ABRIL - 1992)

Ley en actual vigencia, pero que consideramos que debe ser actualizada en el marco de la Constitución Política del Estado, que tiene por objeto la protección y conservación del medio ambiente y los recursos naturales, regulando las acciones del hombre con relación a la naturaleza y promoviendo el desarrollo sostenible con la finalidad de mejorar la calidad de vida de la población, entendiéndose como desarrollo sostenible, el proceso mediante el cual se satisfacen las necesidades de vida del ser humano, sin poner en riesgo la extinción, alteración, degradación, deterioro y/o contaminación de la naturaleza, recursos naturales y medio ambiente en que vive la población actual y futura, siendo el desarrollo sustentable una responsabilidad permanente del Gobierno Boliviano. Enunciado que pone de manifiesto la intencionalidad del Estado a ejercer su autoridad por medio del sistema legal en la protección y conservación del aire y la atmósfera declarando de prioridad su preservación y conservación.

Esta Ley, en función a la calidad del medio ambiente que se relaciona con el sector del transporte, establece lo siguiente.

Artículo 17. Es deber del estado y la sociedad garantizar el derecho que tiene toda persona y ser viviente a disfrutar de un ambiente sano y agradable en el desarrollo y ejercicio de sus actividades.

Específicamente en lo referido al aire y la atmósfera, la Ley establece lo siguiente.



Concejo Municipal de Cochabamba

APROBADO EN LA SESION

de fecha 01 AGO 2017

[Firma]
PRESIDENTE

[Firma]
SECRETARIO

0221/2017

Artículo 40. Es deber del Estado y la sociedad mantener la atmósfera en condiciones tales que permitan la vida y su desarrollo en forma óptima y saludable.

Artículo 41. El Estado a través de los organismos correspondientes, normará y controlará la descarga en la atmósfera de cualquier sustancia en forma de gases, vapores, humos y polvos que puedan causar daños a la salud, el medio ambiente, molestias a la comunidad o sus habitantes y efectos nocivos a la propiedad pública o privada.

Artículo 42. El Estado, a través de sus organismos competentes, establecerá, regulará y controlará los niveles de ruidos originados en actividades comerciales, industriales, domésticas de transporte u otras a fin de preservar y mantener la salud y el bienestar de la población.

ACUERDOS INTERNACIONALES EN MATERIA DE TRANSPORTE SUSTENTABLE

El Estado Boliviano en su interacción con la Comunidad Internacional y consiente de los desafíos y problemas que representa la protección y conservación de los recursos naturales y el medio ambiente, se ha sumado al esfuerzo internacional y mundial de reducir los impactos adversos por la actividad antropogénica (como el transporte), en busca del progreso de los pueblos, es por ello que el país ha aprobado, ratificado e incorporado a su ordenamiento jurídico nacional algunos convenios y protocolos que expresan la voluntad y compromiso de los Estados signatarios a realizar los mayores esfuerzos para alcanzar estos objetivos.

- (i) La Agenda 21 de Desarrollo Sostenible adoptada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Ambiente y Desarrollo realizada en Rio de Janeiro, Brasil en 1992, incluyó el tema de la promoción de tecnología eficiente desde el punto de vista energético, de fuentes de energía nuevas y renovables y de sistemas de transporte sostenibles; el Estado ha incorporado dicha normativa al ordenamiento jurídico boliviano, mediante la Ley N° 1576 del 25 de julio de 1994.
- (ii) Reuniones subsiguientes de alto nivel de la 19ª Reunión de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible (CDS-19), reafirmaron que la mejora de los sistemas de transporte y la accesibilidad para la promoción del desarrollo sostenible, pueden fomentar el desarrollo económico y social, y pueden ayudar a integrar a los países en desarrollo en la economía mundial, y contribuir así a la erradicación de la pobreza. Debiendo los países adoptar planes de transporte urbano que favorezcan el transporte público colectivo; fomentar los medios de transporte no motorizados separando carriles protegidos para las bicicletas y los peatones y fomentando las modalidades de desarrollo que reducen la demanda de transporte.
- (iii) El Protocolo de Kioto, suscrito en aquella ciudad japonesa el 10 de diciembre de 1997, cuyo objetivo es reducir las emisiones colectivas de gases de efecto invernadero, responsables del cambio climático, contiene objetivos obligatorios y cuantificables de limitación y reducción de dichos gases (que incluye los generados por actividades de transporte). Los países industrializados causantes del 55% de las emisiones de estos gases, exceptuando los Estados Unidos (responsable del 19.8% de las emisiones

*Concejo Municipal de Cochabamba*

0221/2017

globales) entre otros, se comprometieron a cumplir determinadas metas. Bolivia que aporta aproximadamente un 0.035% a las emisiones mundiales debidas a actividades de generación de energía, industria y transporte, ha aprobado y ratificado este Protocolo el 11 de diciembre de 1997, incorporándolo al ordenamiento jurídico mediante la Ley N° 1988 de 22 de julio de 1999.

- (iv) La Asamblea General de las Naciones Unidas, mediante Resolución 64/255 de marzo de 2010, proclamó oficialmente el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011 - 2020, con el objetivo de estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial y para dar un marco institucional a los países y las comunidades para aumentar la acción de salvar vidas en las vialidades del mundo. La Organización Mundial de la Salud, luego de un amplio proceso consultivo, expidió el Plan de Acción para el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011 - 2020, el cual incluye acciones consistentes con los principios de transporte sostenible.
- (v) Los participantes en la primera reunión de Ministros Sudamericanos Responsables de Transportes y Seguridad Vial, convocada por el Ministerio de Transporte del Perú, reunida en Lima el 14 y 15 de marzo de 2011, reconocieron y adoptaron la proclamación del Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011 - 2020, y acordaron acciones para detener el aumento que registran las cifras de muertos y heridos causados por accidentes de tránsito, las cuales incluyen acciones de transporte sostenible.
- (vi) Los representantes de 16 Entes Gestores de los Sistemas Integrados de Transporte Público y Sistemas Rápidos de Buses (BRT), reunidos en la ciudad de Guayaquil el 28 de abril del 2011 en el marco de la Segunda Asamblea General de la Asociación Latinoamericana de Sistemas Integrados de Transporte y BRT-SIBRT, con el apoyo de EMBARQ, Centro de Transporte Sustentable del Instituto de Recursos Mundiales, acordaron, entre otros: impulsar la adopción de una política regional de transporte y desarrollo urbano sostenible y adelantar acciones para persuadir a los ministros de Transporte, Salud, Energía, Medio Ambiente y Finanzas de los países de América Latina a concretar acuerdos que permitan incluir la movilidad y el desarrollo urbano sostenible explícita y sistemáticamente en la agenda de las prioridades políticas de los países.
- (vii) La Conferencia de Transporte Sostenible, Calidad del Aire y Cambio Climático para América Latina y el Caribe, realizada en Rosario - Argentina, del 11 al 14 mayo de 2011, que contaron con el patrocinio del Instituto de Aire Limpio, el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo, y varios gobiernos y organizaciones no gubernamentales, y que avanzó la discusión regional de los conceptos adoptados en la Declaración de Bangkok 2020, adoptada en el Quinto Foro de Transporte Ambientalmente Sostenible para Asia, y en la Declaración de Bellagio sobre Transporte y Cambio Climático.
- (viii) El Foro de transporte sostenible para América Latina, realizado en la ciudad de Bogotá, Colombia en junio de 2011, cuya Declaración final adopta la



APROBADO EN LA SESION

de fecha 01 AGO 2017

[Firma]
PRESIDENTE SECRETARIO

0221/2017

Concejo Municipal de Cochabamba

siguiente definición de trabajo para transporte sostenible: "la provisión de servicios e infraestructura para la movilidad de personas y productos, necesarios para el desarrollo económico y social y mejora de calidad de vida y competitividad. Estos servicios e infraestructura de transporte ofrecen acceso seguro, confiable, económico, eficiente, equitativo y al alcance de todos, al tiempo que mitigan los impactos negativos sobre la salud y el medio ambiente local y global, en el corto, mediano y largo plazo, sin comprometer el desarrollo de futuras generaciones", definición que ha sido incorporada en la Ley General de Transporte de Bolivia.

ORDENANZAS MUNICIPALES RELACIONADAS CON EL USO DE LA BICICLETA

A la fecha el GAMC no cuenta con una Ley Municipal de Transporte como ya lo tienen algunos Municipios partiendo del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz; sin embargo, como se ha mencionado en la revisión de la información secundaria, Cochabamba en algún tiempo ha tomado la iniciativa de medidas de transporte no motorizado, principalmente la Ordenanzas Municipales N° 2381/99; 4221/11 y 4299/11, referidas al "Día del peatón y del ciclista", sumándose a las campañas mundiales de un día sin vehículos motorizados.

Existen otras Ordenanzas Municipales relacionadas a la defensa del espacio público, a la restricción vehicular y control de estacionamiento en el centro urbano (O.M. 4398/12, O.M. 3561/12, O.M. 4360/12, O.M. 2998/03, entre otras), algunas en las que se fortalece la educación vial, sin embargo, se reitera que no existen normas específicas de protección y priorización que garanticen efectivamente la circulación de los ciclistas ni la salvaguarda de las ciclovías, en un marco además de absoluto privilegio del vehículo motorizado.



APROBADO EN LA SESION

de fecha 01 AGO 2017

[Firma]
PRESIDENTE SECRETARIO

Concejo Municipal de Cochabamba

LEY MUNICIPAL N°.....0221/2017

DR. MARVELL JOSÉ MARÍA LEYES JUSTINIANO
ALCALDE DEL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE COCHABAMBA

Por cuanto el Concejo Municipal del Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, ha sancionado la siguiente Ley Municipal:

EL CONCEJO MUNICIPAL DE COCHABAMBA,

DECRETA:

LEY MUNICIPAL DE LA BICICLETA

TÍTULO I **DISPOSICIONES GENERALES**

CAPÍTULO I **GENERALIDADES**

Artículo 1. (Objeto). La presente Ley Municipal tiene por objeto promover el uso de la bicicleta, reconociéndola como medio de transporte alternativo, no motorizado, preferencial, de interés público, en condiciones de seguridad.

Artículo 2. (Ámbito de aplicación). Las disposiciones contenidas en la presente Ley son de cumplimiento obligatorio en toda la jurisdicción del Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba.

Artículo 3. (Marco legal). La presente Ley tiene como marco legal las siguientes normas:

- Constitución Política del Estado de 07 de febrero de 2009.
- Ley N° 031 Marco de Autonomías y Descentralización "Andrés Báñez" de 19 de julio de 2010.
- Ley N° 165 General de Transporte de 16 de agosto de 2011.
- Ley N° 1333 del Medio Ambiente de 27 de abril de 1992.
- Ley N° 482 de Gobiernos Autónomos Municipales de 09 de enero de 2014.

Artículo 4. (Principios). La presente Ley se aplicará bajo los siguientes principios:

1. **Libertad.**- Garantía para el uso libre de la bicicleta, cumpliendo todas las normativas de circulación, respetando la seguridad del peatón y del ciclista.
2. **Seguridad.**- Garantía para precautelar la integridad del ciclista en la circulación y en el aparcamiento de las bicicletas.
3. **Preferencia.**- La bicicleta será el medio de transporte preferencial en el municipio, respecto a los otros medios de transporte.
4. **No Discriminación.**- Garantía para que el ciclista no sea privado de su derecho al uso de la bicicleta como medio de transporte, esparcimiento o deporte, debiendo al contrario ser incluido.

Artículo 5. (Definiciones). Para efectos de la presente Ley, los conceptos enunciados a continuación se entenderán de la siguiente manera:

1. **Aparcar.**-Estacionar o parquear la bicicleta.



Concejo Municipal de Cochabamba

APROBADO EN LA SESION

de fecha 01 AGO 2017

[Firma]
PRESIDENTE

[Firma]
SECRETARIO

0221/2017

2. **Bicicleta.**- Vehículo no motorizado, impulsado por esfuerzo físico humano a través de un sistema de transmisión de pedales y/o asistido por otra energía alternativa.
3. **Calzada.**- Espacio de la vía pública, destinada a la circulación de vehículos.
4. **Carril.**- Banda longitudinal demarcada en la calzada para un mejor ordenamiento de la circulación, destinada generalmente al tránsito de una sola fila de vehículos.
5. **Ciclista.**- Conductor/a quien tiene el mando y control de la bicicleta.
6. **Ciclovia.**- Toda vía pública destinada a la circulación exclusiva o compartida de ciclistas, pudiendo ser de doble sentido. Las ciclovias, a su vez, se clasifican en las siguientes:
 - a) **Cicloacera.**- Espacio vial en la acera destinada y señalizada para la circulación de bicicletas, que por lo general es de uso compartido con los peatones.
 - b) **Ciclocarril.**- Carril destinado a la circulación exclusiva de bicicletas. En vías de circulación de motorizados, estará separado y señalizado especialmente.
 - c) **Ciclopista.**- Vía que permite el fácil desplazamiento de la bicicleta para competencias deportivas en sus diferentes disciplinas.
 - d) **Ciclosenda.**- Vía natural o de tierra, para circulación de bicicletas, sea en el uso de la bicicleta como medio de transporte en cicloturismo o paseos o en actividades deportivas de disciplinas de bicimontaña, descenso u otros.
 - e) **Calzada compartida.**- Es la vía de uso compartido para la circulación de motorizados y ciclistas, que se habilita en vías donde no exista posibilidad de implementar un ciclocarril, ciclopista o cicloacera.
7. **Cicloturismo.**- Modalidad de turismo en la que se emplea la bicicleta como medio de transporte.
8. **Circulación.**- Desplazamiento y tránsito de peatones y vehículos.
9. **Estacionamiento de Bicicletas.**- Espacio en la vía pública, destinado al aparcamiento de bicicletas.
10. **Parqueo de Bicicletas.**- Espacio ubicado al interior de instituciones, edificios, centros comerciales, parqueos de motorizados u otros inmuebles, sean públicos o privados, destinado al aparcamiento de bicicletas.
11. **Peatón.**- Persona que circulando o detenida en la vía pública, prescinde del uso de un vehículo.

Artículo 6. (Derecho al uso de la Bicicleta). I. Todo ciudadano y ciudadana tendrá derecho a hacer uso de la bicicleta como medio de transporte, en condiciones de seguridad, en resguardo de su integridad física; así como, de su bicicleta, tanto en la circulación como en el aparcamiento.

- II. La práctica del ciclismo podrá ser en cualquiera de sus modalidades, como las siguientes:
1. Ciclismo como medio de transporte.
 2. Ciclismo recreacional y/o cicloturismo
 3. Ciclismo deportivo.
 4. Ciclismo funcional o como herramienta de trabajo, actividad económica y otros.



Concejo Municipal de Cochabamba

APROBADO EN LA SESION

de fecha 01 AGO 2017

[Firma]
PRESIDENTE

[Firma]
SECRETARIO

0221/2017

TÍTULO II INFRAESTRUCTURA PARA EL USO DE LA BICICLETA

CAPÍTULO I INFRAESTRUCTURA VIAL PARA BICICLETAS

Artículo 7. (Infraestructura vial para el uso de la Bicicleta). I. La planificación territorial, considerará la implementación de infraestructura vial para el tránsito de bicicletas, como medio alternativo de transporte. Tales diseños de infraestructura vial para bicicletas, estarán integrados y conectados entre los mismos, así como con los demás medios de movilidad, cumpliendo las características técnicas a disponerse en la reglamentación.

II. Los proyectos nuevos de infraestructura vial y puentes para motorizados a partir de la promulgación de la presente Ley, contemplarán la asignación del espacio exclusivo para la circulación de bicicletas. Toda infraestructura vial existente, será adecuada para la circulación de bicicletas.

III. El Gobierno Autónomo Municipal hará el mantenimiento y limpieza que corresponda de toda infraestructura vial para bicicletas existente en el municipio, debiendo contemplar para el mismo, el presupuesto necesario en el POA de cada Gestión.

IV. En las avenidas, carreteras y vías de tráfico pesado, de acuerdo a la factibilidad técnica y financiera, se considerará la implementación de ciclovías, debiendo el Gobierno Autónomo Municipal coordinar con las instancias del gobierno departamental y central, según corresponda, para garantizar su incorporación.

Artículo 8. (Uso de Infraestructura Vial). Los ciclistas podrán hacer uso de la infraestructura vial destinada a automotores, pudiendo circular por un carril siempre y cuando no exista el espacio exclusivo para la circulación de la bicicleta, con todos los derechos, obligaciones y la prioridad establecida en el reglamento a la presente Ley.

Artículo 9. (Señalización vial y alumbrado público para el tránsito de Bicicletas). I. Las ciclovías contarán con la señalización vertical y horizontal, acorde a la reglamentación de la presente Ley.

II. Toda ciclocarril, cicloacera y ciclopista tendrá alumbrado público para garantizar la seguridad de los ciclistas.

CAPÍTULO II PARQUEOS Y ESTACIONAMIENTOS DE BICICLETA

Artículo 10. (Estacionamientos y parqueos en centros de atención pública). Todas las entidades públicas y privadas, dentro la jurisdicción del Municipio de Cochabamba, habilitarán parqueos y/o estacionamientos de bicicletas para las y los trabajadores de su institución, así como para la población en general; los mismos que contarán con los elementos necesarios para garantizar su seguridad. El espacio destinado a estacionamiento de bicicletas estará acorde a la demanda y la factibilidad técnica de implementación.

*Concejo Municipal de Cochabamba*

Artículo 11. (Estacionamientos de Bicicletas en vías y parqueos en espacios públicos y privados). I. En los espacios públicos de la zona céntrica de la ciudad, se implementarán módulos para estacionar bicicletas, los mismos que deberán contar con los elementos necesarios para la protección y seguridad de bicicletas, de acuerdo a reglamento.

II. En todos los parqueos de uso público para vehículos, sean de propiedad pública o privada, habilitaran espacios destinados al parqueo de bicicletas.

III. El Gobierno Autónomo Municipal contemplará en el sistema de información vial, la ubicación geográfica de parqueos y estacionamientos de bicicletas y de ciclovías.

Artículo 12. (Construcciones Nuevas). Los planos arquitectónicos de nuevas construcciones de tipo multifamiliar y comercial, así como construcciones de uso público, deberán contar con el correspondiente espacio para parqueo de bicicletas, para su aprobación.

CAPÍTULO III INFRAESTRUCTURA PÚBLICA PARA EL CICLISMO DEPORTIVO Y CICLOTURISMO

Artículo 13. (Velódromos y Campos de Ciclismo Deportivo). El Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, considerará en la planificación territorial, la infraestructura para la práctica del ciclismo deportivo, en todas sus disciplinas, tales como el ciclismo de ruta, de pista, de montaña, de descenso, cross, BMX, trial, en sala, cicloturismo y otros.

Artículo 14. (Circuitos locales de competencia deportiva). En parques, bosques, vías y otros espacios públicos del municipio en los que la norma permita, se definirán circuitos, ciclosendas y tramos para competencias en las diferentes disciplinas deportivas del ciclismo; así como para entrenamientos, paseos en bicicleta y cicloturismo, mismos que deben ser periódicamente mantenidos.

TÍTULO III TRÁNSITO DE BICICLETAS

CAPÍTULO I PROMOCIÓN Y EDUCACIÓN VIAL SOBRE EL USO DE LA BICICLETA

Artículo 15. (Incentivos para el uso de la Bicicleta). Las empresas y entidades públicas y privadas, que desarrollen actividades dentro la jurisdicción del Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, implementarán políticas internas para incentivar y fomentar a sus trabajadores el uso de la bicicleta, como medio de transporte, para desplazarse a sus fuentes de trabajo.

Artículo 16. (Educación vial para el uso de la Bicicleta). I. El Órgano Ejecutivo debe implementar programas y campañas de educación vial permanente, orientados a la modificación de actitudes y comportamientos colectivos, para el desarrollo de una cultura de uso de la bicicleta, como medio de transporte y de esparcimiento, respetando las reglas de tránsito, establecido en la presente Ley y su reglamentación. Para este efecto, el G.A.M.C. incorporará en el POA de



Concejo Municipal de Cochabamba

APROBADO EN LA SESION

de fecha 01 AGO 2017

[Firma]
PRESIDENTE

[Firma]
SECRETARIO

0221/2017

cada año, las operaciones de educación vial planificadas y el presupuesto requerido para el mismo.

II. El Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, gestionará ante el nivel central, la incorporación de la educación vial en la currícula de la educación básica del sistema de educación formal del Estado para el municipio, mediante la currícula regionalizada, de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 70 de la Ley N° 070 de Educación Avelino Siñani y Elizardo Pérez y el Artículo 63 de la Ley N° 264 del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.

CAPÍTULO II DE LA SEGURIDAD EN EL USO DE LA BICICLETA

Artículo 17. (Circulación de Bicicletas). Todo ciclista que circule por vía pública, deberá acatar las reglas de tránsito establecidas por la normativa vigente y por la presente Ley. Asimismo, deberá cumplir las reglas determinadas en la reglamentación de la presente Ley.

Artículo 18. (Seguridad del Ciclista). El Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba promocionará el uso del casco de seguridad en el ciclismo de acuerdo a lo establecido en la reglamentación, siendo obligatorio en actividades deportivas usar casco protector.

Artículo 19. (Seguridad ciudadana en el uso de la Bicicleta). I. El G.A.M.C. gestionará ante la Policía Boliviana y las instancias de coordinación interinstitucional de seguridad ciudadana, la implementación de un sistema de acciones efectivas que garantice la seguridad ciudadana para el uso de la bicicleta, en especial en ciclovías.

II. El G.A.M.C. como parte del sistema de seguridad ciudadana, mediante la Guardia Municipal de Tráfico y Vialidad, reforzará el monitoreo y apoyo a la seguridad en las ciclovías.

III. Las entidades públicas y privadas, centros comerciales y otros donde se atiende al público, deberán encargarse de la seguridad de las bicicletas aparcadas en sus estacionamientos y parqueos habilitados de acuerdo a reglamento.

CAPÍTULO III CICLISMO DEPORTIVO

Artículo 20. (Promoción del Ciclismo Deportivo). I. Se organizarán actividades de competencia deportiva en ciclismo, en sus diferentes disciplinas.

II. Los eventos, competencias y otras actividades de ciclismo deportivo, en el ámbito municipal podrán ser organizados por cualquier instancia pública o privada, en coordinación con el Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba y con la autorización correspondiente en los casos que amerite.

III. Las reglas de circulación de bicicletas en actividades deportivas, serán reglamentadas de acuerdo a la disciplina específica y espacio físico que se usa, así como en actividades ecoturísticas, paseos y otras actividades ciclistas de esparcimiento; el mismo que los organizadores harán cumplir.



APROBADO EN LA SESION

de fecha 01 AGO 2017

[Firma]
PRESIDENTE

[Firma]
SECRETARIO

0221/2017

Concejo Municipal de Cochabamba

- IV. De acuerdo a la reglamentación del ciclismo deportivo, se definirán ciertas categorías de participación, asimismo los eventos de ciclismo deportivo no tendrán fines de lucro salvo que la actividad se considere privada sujeto a una patente de uso de la vía o espacio público para tal propósito.

CAPÍTULO IV MECANISMOS DE CUMPLIMIENTO Y PRESUPUESTO

Artículo 21. (Mecanismos de cumplimiento y responsabilidades). I. El reglamento de la presente Ley, establecerá las sanciones para los casos de infracciones y contravenciones a la presente Ley y su reglamentación, las cuales serán económicas.

II. Todas las infracciones a la presente Ley y su reglamentación, serán sancionadas por el Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba.

III. El control de tránsito y uso de la vía pública en aplicación de la presente Ley y su reglamentación, estará a cargo de la Guardia Municipal de Tráfico del GAMC en coordinación con la Policía Boliviana a través de la Unidad correspondiente.

IV. En hechos de tránsito que involucren a ciclistas, la Policía Boliviana a través de la Unidad correspondiente, intervendrá conforme a sus competencias.

Artículo 22. (Recaudaciones de la Actividad Ciclista). I. Los recursos generados por sanciones económicas por contravención a la presente Ley y su reglamentación, se constituirán en recursos propios del Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba y se destinarán a la inversión en infraestructura vial, mantenimiento, educación vial y equipamiento urbano, para el uso de la bicicleta.

II. No se establecerán impuestos a la tenencia y/o propiedad de bicicletas, ni patentes a la circulación de ciclistas.

Artículo 23. (Presupuesto). El Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba a través de las unidades ejecutoras competentes programará el presupuesto, para la asignación de los recursos necesarios para el cumplimiento de la presente Ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. El Órgano Ejecutivo del Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, en un plazo de noventa (90) días a partir de la promulgación de la presente Ley, emitirá el Decreto Municipal Reglamentario correspondiente. Dicha Norma tendrá carácter de obligatoriedad dentro de la jurisdicción territorial del Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba.

Segunda. En un plazo no mayor a un año de entrada en vigencia la presente Ley, el Órgano Ejecutivo diseñará y aprobará el plan para una ciudad ciclista o incorporará el mismo, en la planificación del sistema integral de movilidad o transporte urbano.



APROBADO EN LA SESION

de fecha **01 AGO 2017**

[Firma]
PRESIDENTE

[Firma]
SECRETARIO

0221/2017

Concejo Municipal de Cochabamba

Tercera. El Gobierno Autónomo Municipal en un plazo no mayor a dos años; en todas sus edificaciones deberá implementar parqueos de bicicletas para los funcionarios municipales y estacionamientos de bicicletas para la ciudadanía en general que concurra a ser atendido.

DISPOSICIONES FINALES

Primera. Como espacio de participación social en la promoción del uso de la bicicleta, se constituye el Comité Municipal de Promoción del Uso de la Bicicleta, conformado por representantes de Movimientos de ciclistas urbanos, de cicloturistas, ciclismo deportivo y representantes del GAMC.

Segunda. La presente Ley entrará en vigencia a partir de su publicación.

DISPOSICIÓN ABROGATORIA Y DEROGATORIA

Única. Quedan abrogadas y derogadas, todas las disposiciones municipales de igual o menor jerarquía, contrarias a la presente Ley.

Pase al Órgano Ejecutivo Municipal, para fines de Ley.

Es dada en la Sala de Sesiones "Alejo de Calatayud y Espíndola" del Concejo Municipal del Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, al primer día del mes de agosto del año dos mil diecisiete.

[Firma]
Dr. Iván Marcelo Telleria Arévalo
PRESIDENTE

[Firma]
Dra. Karen Melissa Suarez Alba
SECRETARIA

MUV/sfa

PROMULGO LA PRESENTE LEY MUNICIPAL
GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE COCHABAMBA PARA SU CUMPLIMIENTO
03 AGO 2017
Fecha:

[Firma]
Dr. Marvell José María Leyes Justiniano
ALCALDE
GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL
DE COCHABAMBA