

Ley Municipal de la Bicicleta.

Anteproyecto



Por un sistema municipal de movilidad urbana integral, inclusivo y seguro

Iniciativa legislativa ciudadana municipal de la sociedad civil organizada | Tiquipaya, 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. DEFINICIONES, PRINCIPIOS, DERECHOS Y DEBERES

- Artículo 4. Definiciones y principios
- Artículo 5. Derechos y Deberes

TÍTULO II. INFRAESTRUCTURA PARA EL BICITRANSPORTE

CAPÍTULO I. PARQUEOS Y ESTACIONAMIENTOS PARA BICICLETAS

- Artículo 6. Biciparqueos y biciestacionamientos en instituciones y empresas
- Artículo 7. Biciestacionamientos en el espacio público

CAPÍTULO II. VIALIDAD PÚBLICA PARA EL CICLISTA

- Artículo 8. Ciclovías y su obligatoriedad en la vía pública
- Artículo 9. Características técnicas de las ciclovías

TÍTULO III. TRÁNSITO URBANO Y PROTECCIÓN DEL CICLISTA

CAPÍTULO I. REGLAS DE CIRCULACIÓN

- Artículo 10. Prioridad y uso de la vía pública por los ciclistas
- Artículo 11. Normas de circulación vehicular para la seguridad en el bicitransporte
- Artículo 12. Elementos de seguridad ciclista

CAPÍTULO II. SANCIONES ANTE INFRACCIONES E INCUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES

- Artículo 13. Sanciones ante infracciones cometidas por peatones y vecinos
- Artículo 14. Sanciones ante infracciones cometidas por ciclistas
- Artículo 15. Sanciones ante infracciones cometidas por conductores de vehículos motorizados
- Artículo 16. Sustitución de sanciones económicas por trabajo comunitario
- Artículo 17. Sanciones ante incumplimiento de obligaciones por empresas e institución
- Artículo 18. Sanciones ante incumplimiento de obligaciones por servidores públicos
- Artículo 19. Autoridad sancionadora y de control

TÍTULO IV. PROMOCIÓN DE LA BICICULTURA

CAPÍTULO I. EDUCACIÓN VIAL PARA EL BICITRANSPORTE SEGURO

- Artículo 20. Comunicación, educación vial y bicicultura ciudadana

CAPÍTULO II. PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA

- Artículo 21. Promoción del uso de la bicicleta

TÍTULO V. GESTIÓN MUNICIPAL DE LA MOVILIDAD URBANA CICLISTA

CAPÍTULO I. RESPONSABLES DE LA MOVILIDAD URBANA CICLISTA

- Artículo 22. Instancia responsable de la gestión de la movilidad urbana para el bicitransporte
- Artículo 23. Participación social en la gestión de la movilidad urbana para el bicitransporte

CAPÍTULO II. GESTIÓN MUNICIPAL DE LA MOVILIDAD URBANA CICLISTA

- Artículo 24. Planificación pública de la movilidad urbana para el bicitransporte
- Artículo 25. Información, control y fiscalización en el tema

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

- Disposición transitoria primera
- Disposición transitoria segunda
- Disposición transitoria tercera
- Disposición transitoria cuarta
- Disposición transitoria quinta
- Disposición transitoria sexta

DISPOSICIONES DEROGATORIAS, ABROGATORIAS Y FINALES

- Disposición derogatoria y abrogatoria única
- Disposición final única

LEY MUNICIPAL DE LA BICICLETA TIQUIPAYA

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I ASPECTOS GENERALES

Artículo 1. Objeto

La presente Ley Municipal tiene por objeto incorporar a la bicicleta y los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) no motorizados como una de las modalidades de transporte integral y prioritaria en el sistema municipal de movilidad, estableciendo la política municipal para ello.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

La presente Ley Municipal es de aplicación obligatoria en el ámbito territorial del municipio de Tiquipaya, conforme al alcance del ejercicio competencial previsto por la Constitución, que incluye, además del propio Gobierno Autónomo Municipal de Tiquipaya, a las universidades y otras instituciones educativas, sean públicas, privadas o de convenio; al gobierno autónomo departamental, gobierno central y entidades públicas que no forman parte de éstos, que funcionen en el territorio municipal y a la sociedad civil en su conjunto.

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 DEFINICIONES, PRINCIPIOS, DERECHOS Y DEBERES

Artículo 4. Definiciones y principios

I. Para efectos de la presente Ley Municipal, los siguientes conceptos se entenderán de acuerdo con las siguientes definiciones, que podrán ser desarrolladas en el reglamento técnico:

1. **Bicicleta.** Vehículo no motorizado de propulsión humana mediante un sistema de pedales, pudiendo tener asistencia eléctrica en casos excepcionales, de acuerdo con el reglamento.
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. No incluye motocicletas.
3. **Ciclista.** Persona que circula sobre una bicicleta o VMP y tiene el mando de esta.
4. **Ciclo vía.** Todo espacio vial público destinado a la circulación de personas en bicicleta o en VMP.
5. **Bicitransporte.** Transporte que se realiza usando la bicicleta como vehículo.
6. **Bicirefugio.** Espacio a un costado de la ciclo vía 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 al interior de los predios de instituciones o empresas públicas, privadas, cooperativas y comunitarias, de uso público o privado.
8. **Biciestacionamiento.** Estacionamiento de bicicletas y VMP instalados en el espacio público
9. **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.
10. **Infraacción.** Transgresión, contravención o quebrantamiento de una o más reglas de circulación y otras de la movilidad, tanto para ciclistas como para los demás conductores de vehículos y peatones.

II. La presente Ley Municipal desarrolla su contenido basado en los siguientes principios: igualdad, no discriminación, seguridad, preferencia, libertad y corresponsabilidad. Estos principios deberán ser aplicados también en el desarrollo de la reglamentación y de los manuales técnicos:

Artículo 5. Derechos y Deberes

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

1. Transitar por la vía pública de forma preferencial respecto de quienes lo hagan en vehículos motorizados, salvo en los casos estipulados en la Ley o el reglamento.

2. 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.
 3. Transportar su bicicleta o VMP en el servicio de transporte público de pasajeros, ante su posibilidad funcional.
 4. Disponer de biciparqueos y biciestacionamientos, en el ámbito público, privado, cooperativo y comunitario según corresponda, en condiciones de seguridad, calidad y capacidad suficiente, según los principios y preceptos señalados en la presente Ley y su reglamentación.
 5. Disponer de ciclovías interconectadas en las vías públicas vehiculares dentro del municipio, así como en otros espacios públicos posibles, ante su necesidad y posibilidad técnica, tanto en distritos urbanos como en los rurales;
 6. 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. El reglamento de esta Ley establecerá los mecanismos de solicitud y respuesta oficial, así como los plazos máximos de respuesta.
 7. Ser auxiliada en casos de accidentes de tránsito, asaltos o robos.
- 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. Circular con precaución, atención y responsabilidad, precautelando su seguridad y la de los demás usuarios del espacio público.
 3. Mantener y circular con todos los sistemas mecánicos de la bicicleta en buen estado de funcionamiento.
- 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. 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 las demás vías públicas destinadas a vehículos, mediante el colocado de puestos de venta, letreros, cargas, basura u otros objetos o instalaciones.
 2. No dañar los biciparqueos y biciestacionamientos, así como las bicicletas aparcadas en los mismos.
 3. Evitar transitar por las ciclovías en calidad de peatón, cuando exista una acera en el espacio público inmediato.
 4. 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 6. Biciparqueos y biciestacionamientos en instituciones y empresas

- I. Toda institución y empresa pública, privada, cooperativa y comunitaria que opere total o parcialmente en el territorio del municipio de Tiquipaya, con al menos treinta trabajadores/as, implementará un parqueo para el resguardo de las bicicletas de su personal dependiente, de forma obligatoria, aumentando su capacidad de acuerdo con la demanda y con las políticas de promoción del uso de la bicicleta. Esta obligatoriedad aplica a todas las instituciones y empresas públicas, de todos los niveles del Estado, incluyendo a las entidades descentralizadas e instancias desconcentradas, y a las empresas e instituciones privadas que cuenten con al menos treinta empleados bajo su dependencia, según lo dispuesto en el reglamento de la presente Ley.
- 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 los vehículos motorizados. Ningún plano de construcción de tales características de viviendas será aprobado sin esta previsión. Tales viviendas existentes sin biciparqueos, deberán implementarlas progresivamente, de acuerdo con lo dispuesto en el reglamento correspondiente.
- 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.
- IV. Los biciparqueos de uso público deberán estar debidamente señalizados, según disponga el reglamento técnico correspondiente.
- V. Las especificaciones técnicas para el diseño de los biciparqueos y su señalización serán establecidas por un reglamento 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 referida junto a su notificación a los propietarios o administradores de las instituciones y empresas referidas en el presente artículo.
- VI. Las instituciones y empresas públicas, privadas, cooperativas y comunitarias que atiendan presencialmente a al menos ochenta personas por día, o según se establezca en el reglamento de la presente Ley, deberán contar con biciparqueos suficientes en sus instalaciones para los clientes, usuarios/as, estudiantes y/o ciudadanos/as, según corresponda. Ante la imposibilidad técnica de instalarlos al interior de su propiedad, deberán solicitar formalmente la instalación de biciestacionamientos cercanos a las autoridades municipales, de acuerdo al procedimiento que se establezca en el

reglamento. En estos casos, el Gobierno Autónomo Municipal podrá establecer el cobro de una patente por uso del espacio público.

VII. La obligatoriedad de habilitación de biciparquesos y 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. Sin embargo, las instituciones y empresas no podrán alegar la imposibilidad técnica si cuentan con parqueo o estacionamiento para uno o más vehículos motorizados al interior de sus instalaciones, debiendo priorizar la instalación de biciparquesos por encima de la de parqueos para vehículos motorizados.

Artículo 7. Biciestacionamientos en el espacio público

I. El Gobierno Autónomo Municipal implementará biciestacionamientos en los espacios públicos en los que sea arquitectónicamente posible. 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, a los planes y políticas de promoción del ciclismo urbano en el municipio, de modo de generalizar la disposición de biciestacionamientos en todos los puntos de concurrencia de personas.

II. Las instituciones y empresas públicas, privadas, cooperativas y comunitarias que no estén obligadas por la presente Ley Municipal a habilitar biciparquesos o biciestacionamientos en sus predios, tendrán derecho a solicitar un espacio e implementar un biciestacionamiento sobre la vía pública de su entrada. Esta concesión del espacio público será gratuita como fomento al bicitransporte.

III. 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 o de acuerdo con las políticas de promoción del uso de la bicicleta.

CAPÍTULO II VIALIDAD PÚBLICA PARA EL CICLISTA

Artículo 8. Ciclovías y su obligatoriedad en la vía pública

I. Todas las vías destinadas 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, salvo que, por motivos de seguridad o viabilidad técnica fundamentada se disponga lo contrario. En estos casos, se deberá establecer una ruta alternativa eficiente y accesible que garantice la conectividad a través del uso de bicicletas. Esta ruta alternativa deberá estar adecuadamente señalizada en el lugar.

II. Estas ciclovías podrán ser exclusivas o compartidas, de acuerdo con las distintas modalidades previstas en el reglamento de esta Ley, según se adecúe a la cualidad técnica de la vía pública.

III. 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.

IV. Los proyectos de planificación urbana, fraccionamientos, urbanizaciones nuevas o barrios emergentes, deberán contemplar obligatoriamente dentro del diseño de las vías, la implementación de ciclovías internas, con conexión directa a la red vial ciclista existente en la ciudad.

V. 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 y su reglamentación técnica.

VI. Para su adaptación a todos los caminos vehiculares, las ciclovías se tipificarán en las siguientes modalidades: Ciclovías exclusivas (que incluye ciclocarril, ciclosenda Y cicloacera exclusiva); Ciclovías compartidas (que incluye ciclocalzada compartida, ciclocarril compartido, cicloberma y cicloacera compartida) y; Ciclovías especiales (ciclovía activa, ciclopista, ciclosenderos, ciclotúneles, ciclopuentes, ciclodesniveles, ciclodistribuidores y ciclopasarelas). Esta tipificación será desarrollada en el reglamento de la presente Ley.

Artículo 9. 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 deberán ser 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. El diseño e implementación de las ciclovías debe garantizar la fluidez en el tránsito de los ciclistas, evitando cortes e interrupciones.
3. Las intersecciones viales deberán contemplar los elementos necesarios para garantizar la seguridad de los ciclistas, incluyendo reductores de velocidad para los vehículos motorizados y señalización suficiente.

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. Estará prohibida la instalación de montículos como reductores de velocidad para ciclistas, 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. 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.
 6. Toda ciclovía deberá contemplar bicirefugios cada determinado tramo especificado por el reglamento 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.
- III. 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 y señalización vertical y horizontal, incluyendo semaforización, debiendo priorizarse su implementación, servicio y mantenimiento en la inversión pública municipal asignada a la materia.
- IV. Las demás especificaciones técnicas para el diseño de los distintos tipos de ciclovías, bicirefugios, redes viales, señalización, dispositivos, elementos de seguridad u organización del tránsito 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.
- V. El Gobierno Autónomo Municipal realizará la inspección, aseo, mantenimiento periódico y reposición de las ciclovías, bicirefugios, biciestacionamientos, asignando los recursos suficientes en el POA anual para la realización de estas tareas.

TÍTULO III TRÁNSITO URBANO Y PROTECCIÓN DEL CICLISTA

CAPÍTULO I REGLAS DE CIRCULACIÓN

Artículo 10. Prioridad y 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, 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 niño y niña 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 de mayor edad 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.
- V. Los ciclistas tendrán prioridad en la circulación vehicular frente a todos los tipos de vehículos motorizados, salvo la preferencia establecida para los vehículos de emergencia. En caso de cicloaceras compartidas, la prioridad será de los peatones.
- VI. Los 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 peatones y niños/as ciclistas y salvo los vehículos de emergencia los cuales tendrán preferencia.
- VII. 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.
- VII. 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 11. 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) En caso de ciclovías bidireccionales, todo ciclista debe circular manteniéndose en el carril derecho, salvo que se señale lo contrario, 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.
- 2) En vías compartidas con vehículos motorizados, estará prohibida la circulación de ciclistas en paralelo, salvo en grupos de diez o más ciclistas en cuyo caso podrán hacerlo ocupando un carril completo de la calzada compartida con motorizados, excepto en carreteras compartidas donde se mantendrá la columna sin ciclistas en paralelo. En casos de cincuenta o más 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.
- 3) Cuando un grupo de ciclistas circule por la calzada compartida con motorizados, y su semáforo cambie a rojo antes de que la columna o caravana de ciclistas haya finalizado su cruce, los vehículos que desean atravesar o ingresar a la vía esperarán a que termine de pasar la columna o caravana completa.
- 4) Todo rebasado entre ciclistas deberá mantener la suficiente distancia para evitar chocar con el otro ciclista.

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 arrimarse a la derecha para parar, estacionar, cambiar de carril o realizar un giro. Ante presencia de ciclistas, deberá esperarse a que pasen, activando las indicaciones preventivas correspondientes. En caso del transporte público de pasajeros, el conductor 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, estacionar y parquear el motorizado sobre las ciclovías exclusivas.
- 4) El rebasado de motorizados a ciclistas será a un máximo de 30 km. 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.
- 5) El rebasado de motorizados a ciclistas en carreteras será a un máximo de 50 km. 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.
- 6) 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.

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.

IV. Las escuelas de conducción de vehículos motorizados del municipio incluirán en sus programas de formación las reglas de tránsito previsto en la presente ley municipal, enfatizando en las garantías para la seguridad del ciclista frente a los motorizados.

Artículo 12. Elementos de seguridad ciclista

I. Para la seguridad en el bicitransporte, en especial para circular de noche por ciclovías compartidas con motorizados, toda bicicleta tendrá reflectores laterales, así como adelante y atrás, siendo recomendable sustituir esto último por luz trasera y delantera.

II. Los cursos y campañas municipales de educación vial enfatizarán en las recomendaciones sobre el uso de implementos de protección, seguridad y auxilio básico de los ciclistas, pudiendo elaborarse un manual de circulación segura del ciclista.

III. El GAM implementará campañas periódicas de educación vial y difusión de los sistemas de seña y de los implementos de seguridad y auxilio mencionados en esta Ley y su reglamento. La periodicidad de las campañas será determinada en el reglamento de la presente Ley, debiendo realizarse al menos una vez al año.

CAPÍTULO II SANCIONES ANTE INFRACCIONES E INCUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES

Artículo 13. Sanciones ante infracciones cometidas por peatones y vecinos

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 ciclovía o por encima a una altura que choque con los ciclistas, o sobre los biciestacionamientos públicos.
4. Dejar carga sobre la ciclovía 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. En caso de incumplirse las horas de trabajo, podrá cuantificarse en dinero y aplicar tan sanción.
- III. Las siguientes serán infracciones graves cometidas por peatones y vecinos/as:
1. Instalar un puesto de venta fijo o móvil, letreros, escombros, cargas, basurero u otros objetos de permanencia o instalaciones. sobre la ciclovia o biciestacionamiento público.
 2. Dañar los biciestacionamientos públicos, así como las bicicletas y VMP aparcadas en los mismos o en otros espacios.
 3. Sorprender o agredir echándoles con agua o globos de agua, empujones, piedras u otras agresiones físicas a los/as ciclistas en circulación.
 4. Permitir que su perro persiga a los ciclistas en circulación.
 5. Ensuciar con 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.
- V. Las sanciones se impondrán ante identificación del denunciado. Para esto se podrá utilizar las videograbaciones como medios de prueba y la detención mediante la guardia municipal o los propios ciudadanos para el registro del nombre de la persona denunciada. En caso de no identificarse a la persona y de haber una video grabación, la instancia responsable de la alcaldía publicará una captura fotográfica de la persona para solicitar ayuda ciudadana para su identificación.
- VI. La alcaldía implementará un sistema informático de registro de sanciones municipales, para fines de funcionamiento del sistema sancionatorio municipal.

Artículo 14. Sanciones ante infracciones cometidas por ciclistas

- I. Las siguientes serán infracciones leves cometidas por ciclistas:
1. Mantener la circulación por el carril contrario en presencia de otros ciclistas o vehículos en circulación.
 2. No anunciar los cambios de dirección, mediante las señales recomendadas con las manos.
 3. Rebasar por la derecha.
 4. No mantener la suficiente distancia de seguridad al rebasar a otro ciclista, ocasionando caídas de los ciclistas.
 5. No hacerse a la derecha cuando un ciclista avisa que desea rebasarlo.
 6. Sorprender con gritos, acoso callejero u otras agresiones verbales a los demás ciclistas y peatones en circulación.
 7. Parar la bicicleta sobre el paso peatonal, obstruyendo la circulación de peatones ante su turno de paso.
 8. Dejar la bicicleta sobre la ciclovia perjudicando la circulación.
 9. Tirar basura en las ciclovias y en la demás vía pública.
 10. Transportar carga excesiva, en dimensiones que abarquen más de un carril.
- II. Las infracciones leves cometidas por ciclistas y peatones 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. Circular por la ciclovia exclusiva a mayor velocidad de la máxima permitida, causando un accidente.
 2. Conducir la bicicleta bajo efectos de consumo de bebidas alcohólicas o estupefacientes causando un accidente, en un grado mayor al permitido para la conducción de motorizados.
 3. Circular en contra ruta en calles, avenidas, carreteras y carriles de motorizados y en ciclovias unidireccionales.
 4. No detenerse ante el semáforo en rojo, tanto en semáforos para ciclistas como para motorizados en vías compartidas, ante presencia de otros vehículos en circulación.
 5. No acatar las señalizaciones verticales y horizontales reglamentarias de tránsito presentes en la vía.
 6. Circular por aceras y vías peatonales ocasionando un accidente, salvo en los casos permitidos por esta Ley, su reglamento y la señalización presente.
 7. Circular de forma paralela con otros/as ciclistas en ciclovias bidireccionales y en vías compartidas con motorizados, este último salvo en días del peatón y otros sin presencia de motorizados.
 8. Circular sujeta de vehículos motorizados y otros que transiten por la vía pública.
 9. Circular con un mayor número de personas sobre la bicicleta al permitido por su diseño, equipamiento y capacidad.
 10. Cruzar el paso peatonal habiendo peatones en circulación preferente, ocasionando un accidente.
 11. Jugar con empujones, maniobras u otras formas peligrosas entre ciclistas mientras se está en circulación.
 12. Sorprender con empujones u otras agresiones físicas a los/as demás ciclistas en circulación.

13. No reducir la velocidad en ciclovías frente a unidades educativas y ante presencia de escolares u otros niños, niñas y adolescentes sobre la ciclovía o entorno a esta.
 14. Pararse de forma intencional sobre la ciclovía frente a los ciclistas en circulación
 15. Defenderse de golpe delante de otros ciclistas o vehículos 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.
 16. Agredir físicamente a otros ciclistas, peatones o conductores de motorizados, ante controversias en la vía pública.
 17. Dejar estacionada la Bicicleta sobre las rampas, estacionamientos y accesos para personas con discapacidad
 18. Estacionar la bicicleta de forma cruzada con y sobre la vía pública de forma que obstaculice la movilidad urbana.
 19. Faltar a la asistencia o darse a la fuga en caso de accidentes que involucren a peatones u otros ciclistas
 20. Circular por ciclovías exclusivas en bicicleta cuyas dimensiones del diseño exceden el ancho de un carril.
- IV. Las infracciones graves cometidas por ciclista cuando ocasionen un accidente, 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.
- V. En caso de causar accidentes, además de la sanción, el culpable de la infracción asumirá el costo total de los gastos médicos y las horas o días de perjuicio ocasionado con ello a la víctima.

Artículo 15. Sanciones ante infracciones cometidas por conductores 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, estacionar, girar o cambiar de carril.
 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 tres horas de salario mínimo nacional.
 3. Ante su segunda o más reiteraciones, con tres 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.

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 media jornada de salario mínimo nacional, más 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 16. 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 17. 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 biciestacionamiento, contra robos y daños.
7. Negarse a permitir al ciclista dejar su bicicleta en sus predios para ser atendido, disponiendo de espacio.
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 18. Sanciones ante incumplimiento de obligaciones por servidores públicos

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 19. Autoridad sancionadora y de control

I. Todas las infracciones a la presente Ley Municipal y su Reglamentación serán sancionadas por el Órgano Ejecutivo del Gobierno Autónomo Municipal. El incumplimiento por este, de la presente Ley Municipal y de sus reglamentos, serán procesadas y sancionadas 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 de movilidad urbana y de la ejecución de las sanciones ante infracciones de tránsito, así como el sistema de registro de dichas sanciones.

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.

III. La Guardia Municipal 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.

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

V. El robo de bicicletas o partes de ella será sancionado conforme lo establecido por la normativa nacional vigente. El Gobierno Autónomo Municipal coordinará con 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.

VI. El Órgano Ejecutivo del Gobierno Autónomo Municipal deberá implementar las acciones necesarias para la capacitación del personal de la Guardia Municipal, Policía Boliviana y otros funcionarios públicos responsables de la aplicación de la presente Ley y su reglamentación.

TÍTULO IV PROMOCIÓN DE LA BICICULTURA

CAPÍTULO I EDUCACIÓN VIAL PARA EL BICITRANSPORTE SEGURO

Artículo 20. 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 la materia, diseñará participativamente, cada cinco años, un plan curricular y comunicacional 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.

II. El Órgano Ejecutivo del Gobierno Autónomo Municipal difundirá 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 la 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.

CAPÍTULO II PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA

Artículo 21. Promoción del uso de la bicicleta

I. 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 el descuento o gratuidad de las licencias de funcionamiento, liberación de pago de patentes de publicidad y otros de competencia municipal.

II. 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.

III. El Gobierno Autónomo Municipal realizará los estudios de costo y de factibilidad para la implementación de un servicio de bicicletas públicas y de vehículos de movilidad personal, tanto para el bicitransporte como para el cicloturismo en el municipio. Para su implementación, podrá construir la infraestructura necesaria, así como comprar las bicicletas y todo el equipamiento necesario, pudiendo dotar además de la institucionalidad necesaria para el funcionamiento de forma directa o descentralizada mediante empresa pública municipal.

IV. Las empresas privadas, cooperativas y comunitarias podrán prestar servicios de bicicletas públicas y de vehículos de movilidad personal, 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.

V. El Gobierno Autónomo Municipal fomentará las actividades de ciclismo laboral y la práctica del ciclismo deportivo y recreativo, mediante la dotación de infraestructura, equipamiento urbano, materiales, uniformes, trofeos y otros, así como mediante la organización de actividades promocionales, competitivas y de otra índole, según se establezca en el reglamento de la presente Ley.

VI. El Gobierno Autónomo Municipal reglamentará los precios mínimos y máximos que podrán ser cobrados por la prestación de servicios de biciparqueo público, de alquiler de bicicletas públicas y de transporte de bicicletas en el transporte público, independientemente de que el prestador del servicio sea una entidad de titularidad pública, privada o mixta. También reglamentará las condiciones mínimas de dicho servicio en relación con la calidad, el derecho a la información suficiente para los usuarios y otros aspectos de competencia municipal.

TÍTULO V GESTIÓN MUNICIPAL DE LA MOVILIDAD URBANA CICLISTA

CAPÍTULO I RESPONSABLES DE LA MOVILIDAD URBANA CICLISTA

Artículo 22. 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 23. Participación social en la gestión de la movilidad urbana para el bicitransporte

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

II. Como espacio de participación social permanente en la gestión municipal de la movilidad urbana 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. De igual manera podrán ser parte de ese Sub-Comité Municipal, las instituciones no gubernamentales que trabajen en la temática en el municipio. Podrá promoverse además la participación de representantes del bicitransporte en el Comité Municipal de Transporte.

III. En representación del Concejo Municipal ante el Subcomité Municipal del Bicitransporte se delegará a al menos uno de los concejales de la comisión correspondiente, quien presidirá el Subcomité, pudiendo participar de las reuniones de este espacio, los demás concejales y los asesores y técnicos de la comisión. No se negará la participación de cualquier otro concejal que así lo desee. En representación del Órgano Ejecutivo, se delegará a la autoridad responsable del área, pudiendo participar el alcalde, los secretarios municipales y los técnicos encargados del bicitransporte. Será obligatoria la asistencia de al menos un concejal y un delegado del Ejecutivo a las sesiones del Subcomité Municipal del Bicitransporte.

IV. 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.

V. 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. Este 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 parte de los/as representantes de la sociedad civil.

VI. La personalidad jurídica no será un requisito para la representación de las organizaciones de ciclistas del municipio, debiendo presentar al menos un acta de constitución de la organización, así como de la elección de sus representantes.

CAPÍTULO II GESTIÓN MUNICIPAL DE LA MOVILIDAD URBANA CICLISTA

Artículo 24. 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. Todos los planes y políticas relacionadas con el transporte masivo de pasajeros que se implementen en el municipio deberán garantizar la intermodalidad con la bicicleta.

II. Con base a un 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.

III. El plan sectorial, en función a los recursos disponibles, considerará las acciones 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, incluyendo las disposiciones de diseño urbano necesarias para ello.

V. Según los alcances y procedimientos establecidos en la reglamentación de la presente Ley, serán evaluados el grado de implementación de la presente Ley Municipal y de sus reglamentos, en sus ámbitos técnico, social y político, y la implementación del PTDI y plan municipal de la temática, en su proceso, resultados e impacto.

VI. El Gobierno Autónomo Municipal asignará el presupuesto necesario de los recursos propios para la aplicación de la presente Ley Municipal y de los planes de la temática.

VII. 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.

VIII. No se crearán impuestos a la propiedad de las bicicletas ni se cobrarán peajes a circulación de ciclistas.

IX. El cobro de tasas por la prestación 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 25. Información, control y fiscalización en el tema

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, biciparqueos 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. El Subcomité Municipal de Bicitransporte será considerado a su vez 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, no siendo atribución exclusiva del Subcomité, pudiendo cualquiera persona, institución u organización de la sociedad civil ejercer su derecho al control social en el tema.

III. El Órgano Ejecutivo remitirá al Concejo Municipal un informe anual sobre la gestión ejecutiva de la movilidad urbana del bicitransporte para fines de fiscalización, en aplicación de la presente Ley Municipal y de su reglamentación. Tal informe será presentado en el plazo de tres meses de finalizado el año. Asimismo, a la conclusión del medio periodo de gobierno.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Disposición transitoria primera. En el plazo máximo de tres meses desde la vigencia de la presente ley, la Comisión Segunda del Concejo Municipal convocará a las organizaciones de ciclistas del municipio y solicitará al alcalde que delegue a su representante, para coordinar y concertar la constitución del Subcomité Municipal de Bicitransporte previsto en el art. 23 de la presente Ley Municipal. En dicha reunión se definirá la estructura, composición, funcionamiento y atribuciones del Subcomité Municipal de Bicitransporte, mediante un reglamento interno que será aprobado en esa reunión. En plazo máximo de un mes posterior las organizaciones de ciclistas delegarán a sus representantes con base en el reglamento interno y dentro los siguientes quince días el Concejo Municipal convocará a la conformación y posesión del Subcomité Municipal de Bicitransporte, debiendo los miembros ser posesionados por el presidente del Concejo Municipal.

Disposición transitoria segunda. I. La presente ley podrá desarrollarse procedimentalmente mediante dos o más reglamentos y éstos mediante el manual de organización, manual de funciones, manuales técnicos y manuales procedimentales (protocolos), según se vean necesarios. II. El Órgano Ejecutivo, con la participación del Subcomité de Bicitransporte, elaborará y aprobará al menos uno de los reglamentos de la presente Ley Municipal en el plazo de un año a partir de la vigencia de la presente Ley Municipal.

Disposición transitoria tercera. El Órgano Ejecutivo, con la participación del Subcomité Municipal de Bicitransporte, diseñará y aprobará el reglamento técnico para el diseño de las diferentes modalidades de ciclovías previstas en el art. 9 de la presente Ley Municipal, en el plazo de dieciocho meses.

Disposición transitoria cuarta. El Órgano Ejecutivo, con la participación del Subcomité de Bicitransporte, diseñará y aprobará las especificaciones técnicas para el diseño de los biciparqueos y biciestacionamientos en el plazo de dos años calendario, debiendo notificar a todas las instituciones y empresas referidas en el art. 6 y 7 de la presente Ley Municipal, en los siguientes tres meses calendario a partir de la vigencia de esas especificaciones, otorgando un plazo para su implementación según los casos.

Disposición transitoria quinta. El Órgano Ejecutivo adecuará la vía pública vehicular 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 implementación no implicará necesariamente la conclusión de ciclovías, sino, sobre todo, la implementación de la señalización vial horizontal y vertical preventiva, informativa y restrictiva. La 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 sexta. En el plazo de dos años, el Órgano Ejecutivo, con la participación del Subcomité de Bicitransporte, diseñará y aprobará el plan de educación vial previsto en el art. 20 de esta Ley Municipal, debiendo implementarse a partir del siguiente POA.

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 inmediata a su promulgación.