

ORD/Nº 607/15
(Seiscientos Siete/Quince)

“PARA LA PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE, LA CREACIÓN DE CICLOVÍAS Y EL PLAN INTEGRAL DE TRAZADO DE LA RED DE BICISENDAS EN LA CIUDAD DE ASUNCIÓN”.

VISTO: El dictamen de las Comisiones de Legislación y de Planificación, Urbanismo y Ordenamiento Territorial, con relación a los siguientes expedientes: 1) Minuta ME/Nº 6.271/15, de los Concejales Gustavo Lird y Rafael Villarejo, a través de la cual ponen en conocimiento y a consideración del Pleno de la Corporación, el Proyecto de Ordenanza para la Promoción de la Movilidad Sostenible y la Creación de Ciclovías o Bicisendas en la Ciudad de Asunción; y 2) Mensaje Nº 1.182/15 S.G., a través del cual la Intendencia Municipal remite el Proyecto de Ordenanza “Por el cual se aprueba el Plan Integral del Itinerario de Bicisendas”; y,

CONSIDERANDO:

1 - ANTECEDENTES:

Que, el 23 de setiembre de 2015, tuvo entrada la Minuta ME/Nº 6.271/15, de los Concejales Gustavo Lird y Rafael Villarejo; en la Sesión Ordinaria del 30 de setiembre del mismo año, el Pleno dio entrada a la minuta, remitiéndola para estudio y consideración de las Comisiones Asesoras de Legislación y de Planificación, Urbanismo y Ordenamiento Territorial.

Que, el 30 de noviembre del corriente año, tuvo entrada el Mensaje Nº 1.182/15 S.G.; en la Sesión Ordinaria de fecha 2 de diciembre de 2015, el Pleno dio entrada al citado mensaje, remitiendo para consideración y estudio de las Comisiones Asesoras de Legislación y de Planificación, Urbanismo y Ordenamiento Territorial.

2 - CONTENIDO DE LA MINUTA ME/Nº 6.271/15, DE FECHA 23/09/15:

“En el Día Mundial sin Auto, y en ejercicio de la iniciativa legislativa que establece el artículo 38 de la Ley Orgánica Municipal Nº 3.966/10, presentamos a consideración del pleno de la Junta Municipal, el Proyecto de Ordenanza “PARA LA PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y LA CREACIÓN DE CICLOVÍAS O BICISENDAS EN LA CIUDAD DE ASUNCIÓN”, el cual merece la siguiente:

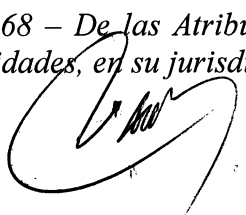
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. MARCO LEGAL

Nuestra Constitución Nacional, en el Artículo 7, referente a los Derechos, Deberes y Garantías relativas al Ambiente; y en el Art. 168 inc. 6) y 8), relativo a las atribuciones de los Municipios, señala:

Artículo 7 – Del Derecho a un Ambiente Saludable: Toda persona tiene derecho a habitar en un ambiente saludable y ecológicamente equilibrado. Constituyen objetivos prioritarios de interés social la preservación, la conservación, la recomposición y el mejoramiento del ambiente, así como su conciliación con el desarrollo humano integral. Estos propósitos orientarán la legislación y la política gubernamental pertinente.

Artículo 168 – De las Atribuciones (De las Municipalidades): Serán atribuciones de las municipalidades, en su jurisdicción territorial y con arreglo a la ley:





Cont. Ord. N° 607/15

- 6) el dictado de ordenanzas, reglamentos y resoluciones,
- 8) la reglamentación y la fiscalización del tránsito, del transporte público y las de otras materias relativas a la circulación de vehículo.

Adicionalmente, la Ley Orgánica Municipal N° 3.966/10 establece, en su Artículo 12:

Que las Municipalidades en el ámbito de su territorio tendrán las siguientes funciones:

2. a. *En materia de infraestructura pública y servicios: la construcción, equipamiento, mantenimiento, limpieza y ornato de la infraestructura pública del municipio, incluyendo las calles, avenidas, parques, plazas, balnearios y demás lugares públicos.*
3. b. *En materia de transporte público y tránsito: la regulación y fiscalización del tránsito en calles, avenidas, y demás caminos municipales, incluyendo lo relativo a la seguridad y la circulación de vehículos y de peatones.*
4. b. *En materia de ambiente: La regulación y fiscalización de estándares y patrones que garanticen la calidad ambiental del municipio.*

Por otro lado, la Ley N° 5.430/2015 que Establece la Circulación de Bicicletas y Crea la Red Nacional de Carriles Preferenciales para las Bicicletas, denominadas Bicisendas, en su Art. 23° establece que: “La Municipalidad implementará un sistema de red de carriles para bicicletas que interrelacione las principales áreas conflictivas y de origen/destino del tránsito existente y potencial de bicicletas”.

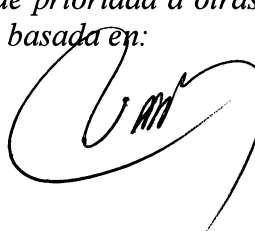
2. CONTEXTO

Las políticas de movilidad y seguridad vial que vienen desarrollando desde hace un tiempo las administraciones locales persiguen dos objetivos principales: por un lado, la pacificación del tráfico urbano y, por otro, el fomento de la bicicleta como medio de transporte preferente e integrado en sus políticas de movilidad sostenible.

Estimular el ciclismo urbano es una medida efectiva y ecológica para dar respuesta a muchas necesidades de desplazamiento, resolviendo al mismo tiempo distintos problemas de saturación de tráfico de vehículos motorizados y, medioambientales, a la vez que se puede lograr un ahorro importante en gasto sanitario.

La bicicleta es un medio de transporte flexible para la movilidad en espacios urbanos e interurbanos, así como para la práctica deportiva, el ocio y el turismo. No contamina, es silenciosa, rápida en pequeñas y medianas distancias, no ocupa mucho sitio, económica, fácil de usar y beneficiosa para la salud, la mejora de la calidad ambiental y la creación de empleo. No en vano más de 1.000 millones de personas optan por utilizarla en sus desplazamientos cotidianos en nuestro planeta, siendo en consecuencia el vehículo más empleado por la humanidad.

Por tanto, desde amplios sectores sociales e institucionales, tanto del exterior como de nuestro país, se considera que es preciso apostar por una nueva lógica de funcionamiento - en el ámbito de las políticas de ordenación territoriales, del modelo de ciudad y de la movilidad general- que cuestione a través de intervenciones tangibles la hegemonía del automóvil y dé prioridad a otras formas de desplazamiento más sostenibles. Dicha lógica debería estar basada en:

 *Junta Municipal*  

Asunción



Cont. Ord. N° 607/15

- a) una concepción urbanística de las ciudades y de la accesibilidad que reduzca la generación de necesidades de desplazamiento;
- b) la disminución en la utilización en vehículos motorizados, así como de su velocidad;
- c) y, la potenciación de los desplazamientos peatonales, ciclistas y en transportes colectivos, sin que ello produzca merma alguna para el acceso de las personas a los bienes y servicios que les sean necesarios.

El impulso definitivo a la cultura de la bicicleta en nuestra Ciudad requiere la creación de un marco normativo adecuado, a nivel de ordenanzas, sin olvidar los procesos de consulta y participación ciudadana, así como de un proceso político de apoyo que permita el incremento del uso seguro de la bicicleta en sus distintas vertientes (como medio de transporte cotidiano, deportiva o recreativa).

Pero, además, la bicicleta ha de estar combinada y resultar accesible con los sistemas de transporte público. Existe un enorme potencial para el desarrollo de la bicicleta en nuestro país y en nuestra ciudad y múltiples son las ventajas desde el punto de vista de la salud, la función social, la reducción del consumo de energía, la mejora medioambiental, el desarrollo económico, la atracción de turismo y la calidad de vida. Nadie pone en duda las virtudes de la bicicleta y los citados beneficios de su uso. Además, su presencia en las calles las hace más humanas y transitables, ayudando a sacar el vehículo del centro de la escena, dando más espacio a los peatones.

Las bicicletas han comenzado a ser habituales en las calles de la mano de políticas de movilidad sostenible que contribuyen a recuperar espacios para la convivencia sin poner en riesgo a los peatones. Por ello es importante regular la tipología de las vías ciclistas, haciéndolas cicloinclusivas.

Resulta evidente que las competencias para la promoción de la bicicleta están repartidas entre los distintos niveles territoriales de las administraciones públicas. A nivel nacional, por ejemplo está en vigencia desde el 30 de junio de este año la Ley que crea los carriles preferenciales para bicicletas. Pero hay aspectos importantes que corresponden al ámbito municipal, como ser, la elaboración de un Plan de Movilidad Sostenible y los marcos normativos para la adecuación de la infraestructura vial urbana y la implementación de la intermodalidad de la bicicleta con otros medios de transporte. En base a los motivos expuestos, presentamos a consideración el presente:

PROYECTO DE ORDENANZA “PARA LA PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y LA CREACIÓN DE CICLOVÍAS O BICISENDAS EN LA CIUDAD DE ASUNCIÓN”.

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y CONTENIDO

Artículo 1.- Objeto de la Ordenanza

1.1. Esta Ordenanza tiene como objeto promover la movilidad sostenible en general y el uso de la bicicleta como medio transporte saludable, sustentable y respetuoso con el medio ambiente, en particular:

Cont. Ord. N° 607/15

Artículo 2.- Ámbito de aplicación

2.1. Se encuentran sujetas al ámbito de aplicación de la presente ordenanza las personas que se movilen en la ciudad de Asunción.

Artículo 3.- Contenido

3.1. La presente Ordenanza hace énfasis en la necesidad de un Plan de Movilidad Sostenible para la ciudad de Asunción.

3.2. Regula también los parámetros básicos que deberá tener en cuenta la Municipalidad de Asunción para la construcción de infraestructura ciclista vial y complementaria.

3.3. Adicionalmente, regula las condiciones, requisitos técnicos y procedimientos que para la prestación del servicio de alquiler y/o préstamo de bicicletas a través del Sistema de Bicicleta Pública.

3.4. La presente ordenanza regula además, las condiciones, requisitos y procedimientos que deberá tener en cuenta la Municipalidad de Asunción en la adopción de programas de Ciclovías Recreativas.

CAPÍTULO II
DEFINICIONES

Artículo 4.- Definiciones

4.1. Para efecto de la aplicación de la presente Ordenanza, se entiende por:

4.1.1. Acera.- Parte de la vía, destinada al uso de peatones.

4.1.2. Área de estacionamiento.- Lugar destinado para el estacionamiento de vehículos.

4.1.3. Biciestacionamiento.- Infraestructura ciclista complementaria o equipamiento destinado al estacionamiento de bicicletas principalmente de carácter temporal y localizado en los lugares de destino o atractores de viaje.

4.1.4. Bicicleta.- Vehículo de dos ruedas accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.

4.1.5. Bicienda: Vía construida y/o delimitada, ex profesamente para la circulación exclusiva de bicicletas y que está debidamente señalizada para separarla del tráfico motorizado como del peatonal. Se denomina Ciclovía cuando la separación es mediante un separador físico, y Ciclocarril, mediante una señalización marcada en la calzada o sobre las veredas, según casos específicos que serán especificados en esta ordenanza.

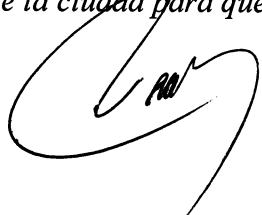
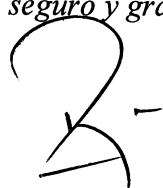
4.1.6. Calzada.- Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos y eventualmente al cruce de peatones y animales.

4.1.7. Carril.- Parte de la calzada destinada al tránsito de una fila de vehículos.

4.1.8. Ciclocarril.- Parte del carril de la calzada debidamente señalizada para la circulación exclusiva en bicicleta.

4.1.9. Ciclovía.- Parte de la vía pública físicamente segregada de la calzada y la acera para la circulación exclusiva de bicicletas.

4.1.10. Ciclovía Recreativa.- Es el espacio público recuperado (avenidas, calles o parques) en el marco de los "Programas de Promoción Movilidad Sostenible y Recuperación de Espacios Públicos" para el uso exclusivo de los peatones y usuarios de vehículos menores no motorizados (bicicletas, monociclo, scooters, patines, skateboards, entre otros) y el fomento de la movilidad sostenible, logrando abrir temporalmente la vía pública a los habitantes de la ciudad para que disfruten de un espacio seguro y gratuito.

  
Asunción

4.1.11. Estaciones de bicicleta pública.- Infraestructura ciclista complementaria o equipamiento destinado al estacionamiento y/o entrega o provisionamiento de bicicletas en el sistema de bicicleta pública.

4.1.12. Infraestructura ciclista vial.- Intervención física a través de la cual se segrega o señala la vía pública a fin de canalizar la circulación de vehículos menores no motorizados en condiciones de seguridad, minimizando su grado de vulnerabilidad y en salvaguarda de la integridad física de los usuarios de la vía.

4.1.13. Infraestructura ciclista complementaria.- Infraestructura o equipamiento que de forma complementaria a las vías en las que circulan las bicicletas se instalan para facilitar el desplazamiento de este tipo de vehículos y favorecer su incorporación al sistema integrado de transporte a través de la intermodalidad. Integran la infraestructura complementaria ciclista vial, entre otros elementos, los estacionamientos para bicicletas, puestos de servicio técnico, surtidores de agua, estaciones de bicicleta pública, etc.

4.1.14. Intersección.- Área común de calzadas que se cruzan o convergen.

4.1.15. Isla.- Área de seguridad situada entre carriles destinada a encauzar el movimiento de vehículos o como refugio de peatones.

4.1.16. Línea de parada.- Línea transversal marcada en la calzada antes de la intersección que indica al conductor del vehículo motorizado o no motorizado el límite para detener el vehículo acatando la señal correspondiente (Línea de detención).

4.1.17. Marca.- Señal colocada o pintada sobre el pavimento o en elementos adyacentes al mismo, consistente en líneas, dibujos, colores, palabras o símbolos (Señal horizontal).

4.1.18. Movilidad no motorizada: Aquellos desplazamientos donde está implicada la fuerza y no se está usando un motor, se incluyen en esta categoría los: monociclos, patines, skateboards, scooters, vehículos arrastrados por animales, bicicletas, entre otros vehículos a propulsión humana.

4.1.19. Movilidad urbana sostenible.- Conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías que se realizan en la ciudad con el fin de salvar la distancia que los separa de los lugares en donde satisfacen sus deseos o necesidades, es lo que genera la dinámica urbana. Movilidad urbana es un fin que tiene como elementos fundamentales a los seres humanos y la ciudad y, como efecto reducir el impacto ambiental y social de la movilidad.

4.1.20. Parque.- Espacio libre de uso público destinado a la recreación, con áreas verdes naturales, de dimensiones establecidas en los mínimos normativos, que pueden tener instalaciones para el esparcimiento o para la práctica de un deporte.

4.1.21. Paso peatonal.- Parte de la calzada destinada para el cruce de peatones. (Crucero peatonal).

4.1.22. Peatón.- Persona que circula caminando por una vía pública.

4.1.23. Preferencia de paso: Prerrogativa de un peatón o conductor de vehículo para proseguir su marcha.

4.1.24. Programas de promoción movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos.- Planificación institucional que tiene por efecto la Intervención estratégica de los espacios públicos a través de la suspensión temporal de la circulación de vehículos motorizados y que se implementa periódicamente a lo largo del año a fin de recuperar el espacio público para el peatón y la circulación de vehículos no motorizados. Constituyen parte de los programas la intervención física del espacio público en movilidad sostenible, la Ciclovía Recreativa y las actividades complementarias con diversos fines vinculados a los objetivos del programa.

4.1.25. Separador central.- Parte de la vía generada a partir de la definición de los dos sentidos vehiculares, no habilitada para la circulación de vehículos y destinada eventualmente a la detención del peatón y del conductor de vehículo no motorizado durante el cruce de la calzada.

Cont. Ord. N° 607/15

4.1.26. *Vía Pública.- Vía de uso público que constituye un espacio de propiedad, dominio y uso público, destinado para el tránsito vehicular y peatonal.*

TÍTULO II *MOVILIDAD SOSTENIBLE*

CAPÍTULO I *GENERALIDADES*

Artículo 5.- La movilidad como derecho humano

5.1. La movilidad es el derecho de toda persona y de la sociedad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.

Artículo 6.- La movilidad sostenible

6.1. La movilidad sostenible es la que se satisface en un tiempo y con un costo razonables y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas. En otros términos, movilidad sostenible es la que reduce la necesidad de traslados, la que evita las movilizaciones innecesarias, la que menos energía consume, la que menos espacio ocupa, la que menos contamina, menos impacto ambiental y social produce, y que además promueve una mayor interacción ciudadana en sus procesos sociales, productivos, comerciales, culturales, laborales, educativos y deportivos.

Artículo 7.- Lineamientos de la movilidad sostenible.

7.1. En el ejercicio de sus funciones normativas, de gestión y fiscalización, la Municipalidad de Asunción deberá:

7.1.1. Considerar y promover una Ciudad organizada en función del ser humano y no del vehículo motorizado en donde se priorice a la condición humana tanto física como psicológica.

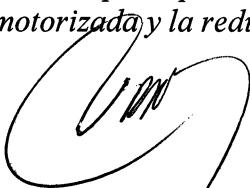
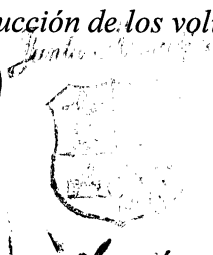
7.1.2. Priorizar acciones a favor de una movilidad segura y eficiente de las personas en especial los niños, niñas, adultos mayores y personas con discapacidad donde se promueva su socialización generándose además condiciones para promover su independencia y libre circulación.

7.1.3. Proveer al peatón y al ciclista una movilidad plena con acceso a un sistema integrado de transporte a través de infraestructura peatonal y ciclista alimentadora a los principales ejes masivos de transporte, además de áreas para terminales de transporte público y estacionamiento de bicicletas para largos periodos de tiempo y con seguridad.

7.1.4. Promover acciones conducentes al desincentivo del vehículo motorizado privado, poniendo especial énfasis en el desincentivo de este tipo de vehículos para la movilidad diaria hacia el trabajo y/o centro de estudios.

7.1.5. Asumir y ejecutar medidas que permitan a las personas con discapacidad, toda movilidad posible, como la demolición de barreras arquitectónicas y el acondicionamiento de los medios de transporte público.

7.1.6. Promover acciones que aporten para la convivencia adecuada de los usuarios de transporte vulnerables como peatones y ciclistas con respecto a los otros modos de transporte. Entre los principales criterios a tomar en cuenta se encuentra: la reducción de la velocidad motorizada y la reducción de los volúmenes vehiculares motorizados.


Cont. Ord. N° 607/15

CAPÍTULO II **PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**

Artículo 8.- Plan de Movilidad Sostenible

8.1. *Un Plan de Movilidad Sostenible es un instrumento que debe garantizar el equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad y la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo económico favoreciendo una mejor calidad de vida para la ciudadanía.*

8.2. *Un Plan de Movilidad Sostenible integra un conjunto de actuaciones con el objetivo de implantar formas de desplazamiento más sostenibles (caminata, bicicleta, transporte público) dentro de un municipio.*

8.3. *Dado que resulta de vital importancia para la ciudad de Asunción contar con un Plan de Movilidad Sostenible, que sirva para orientar su política de movilidad, se establece un plazo de 180 días a partir de la vigencia la presente Ordenanza para que la Municipalidad de Asunción cuente con un Plan de Movilidad Sostenible.*

TÍTULO III **INFRAESTRUCTURA CICLISTA PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE**

Artículo 9.- Lineamientos en materia de infraestructura ciclista para la movilidad sostenible

9.1. *Adicionalmente a los lineamientos expuestos en materia de movilidad sostenible en la presente Ordenanza, durante el ejercicio de sus funciones normativas, de gestión y fiscalización, la Municipalidad de Asunción, en cuanto a la generación y mantenimiento de infraestructura ciclista vial y complementaria, deberá:*

9.1.1. *Considerar a los peatones y conductores de bicicletas en la planificación de la ciudad, como usuarios priorizados, en el diseño de los senderos, calles, avenidas y espacios públicos.*

9.1.2. *Promover el mejoramiento de las condiciones de transitabilidad, accesibilidad y seguridad de los peatones y conductores de bicicletas y el respeto de su condición de usuarios vulnerables de las vías.*

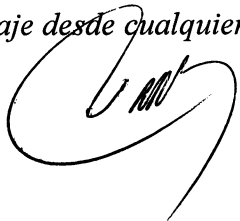
Artículo 10.- Disposiciones generales para la generación de infraestructura ciclista vial y complementaria.

10.1. *La generación de infraestructura ciclista vial y complementaria a esta Ordenanza deberá sujetarse a los Manuales: “Vialidad Ciclo Inclusiva – Recomendaciones de Diseño” (Versión 1, Abril 2015), y “Construcción de Ciclovías: Estándar Técnico” (Versión Mayo 2015), ambos editados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Chile, hasta tanto las autoridades nacionales competentes emitan recomendaciones de diseño y estándares propios.*

Artículo 11.- Principios para el diseño de la infraestructura ciclista vial y complementaria.

11.1. *Para el diseño e implementación de la infraestructura ciclista vial y complementaria, la Municipalidad de Asunción, deberá tener en cuenta los siguientes principios:*

11.1.1. *Principio de infraestructura para la movilidad coherente y conexa.- El diseño de la infraestructura ciclista debe tener por finalidad lograr una red de vías ciclistas que permitan el viaje desde cualquier origen a cualquier destino y que a su vez...//*





...//estén interconectadas entre sí. El número de ciclistas se verá disminuido si no puede confiar en la continuidad de la ruta, si hay zonas de la red no conectadas entre sí o no conectadas con otros modos de transporte.

11.1.2. Principio de infraestructura para la movilidad directa.- El diseño de la infraestructura ciclista debe procurar rutas ciclistas que unan orígenes y destinos de la forma más directa, evitando en lo posible rodeos, elevado número de cruces, cuestas y otras desviaciones o retrasos que van en detrimento del uso de la bicicleta por alargar el tiempo y dificultad del viaje.

11.1.3. Principio de infraestructura para la movilidad segura.- El uso compartido de la vía con vehículos motorizados, las diferencias de masa y velocidad, así como las características técnicas vehiculares como son la carencia de carrocería y amortiguadores, determinan el alto grado de vulnerabilidad del conductor de las bicicletas. Por tanto, el diseño de infraestructura vial ciclista debe procurar reducir la velocidad del tráfico, generar la segregación física o señalización, así como resolver correctamente las intersecciones y puntos conflictivos.

11.1.4. Principio de infraestructura para la movilidad cómoda.- Se debe procurar el diseño y mantenimiento de la infraestructura ciclista atendiendo a las condiciones que promuevan el uso de este tipo de movilidad de forma cómoda, de manera que el usuario requiera realizar el menor esfuerzo físico y mental posible, segregando las vías, atendiendo a las características técnicas de construcción más beneficiosas, como lo son el ancho suficiente y el pavimento parejo, así como priorizando las medidas que promuevan su circulación fluida.

11.1.5. Principio de infraestructura para la movilidad atractiva.- El diseño y construcción de la infraestructura ciclista debe procurar redes bien integradas en el entorno, que ofrezcan una buena imagen y una experiencia agradable. En este criterio entran también elementos relativos a la seguridad personal percibida, como la iluminación adecuada para que una ruta pueda resultar atractiva durante el día y también durante la noche.

Artículo 12.- Infraestructura ciclista vial

12.1. Es la intervención física a través de la cual se segrega o señala la vía pública con la finalidad de otorgar a los ciclistas un espacio para su desplazamiento ordenado y seguro, minimizando su grado de vulnerabilidad principalmente derivada de la convivencia con las otras modalidades de desplazamientos.

Artículo 13.- Tipos de infraestructura ciclista vial

13.1. La infraestructura ciclista vial puede ser:

13.1.1. Infraestructura ciclista vial verde o de trazado independiente.

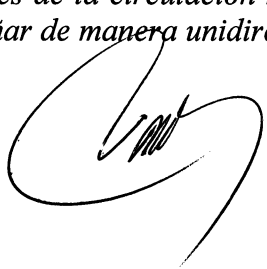
13.1.2. Infraestructura ciclista vial segregada.

13.1.3. Infraestructura ciclista vial delimitada.

13.1.4. Infraestructura ciclista vial compartida.

Artículo 14.- Infraestructura ciclista vial verde o de trazado independiente

14.1. Son vías exclusivas para la circulación ciclista apartadas de la circulación del tránsito automotor y cuyo espacio de diseño por lo tanto no depende de la redistribución de los carriles de la circulación motorizada. Normalmente son bidireccionales, aunque se pueden diseñar de manera unidireccional.



Asunción

14.2. Generalmente discurren por espacios abiertos, áreas verdes o áreas interurbanas. Excepcionalmente se pueden colocar en paseos centrales de avenidas con escasas intersecciones, y siempre y cuando no sea necesario cruzar más de tres carriles para llegar al paseo central (incluyendo el carril de estacionamiento).

14.3. Deben contemplar un área de amortiguamiento de 1 (un) metro de ancho en cada costado de la ciclovía.

Artículo 15.- Infraestructura ciclista vial segregada

15.1. Intervención efectuada a la vía pública, con separadores físicos, para la generación de vías exclusivas para la circulación de usuarios de bicicletas, denominada ciclovía.

15.2. Ciclovía: Es la vía exclusiva para la circulación de usuarios de bicicletas, definida dentro de la calzada pero físicamente separada de la circulación motorizada. Este tipo de intervenciones se logra a partir del redimensionamiento de todos los carriles vehiculares o a través de la eliminación de un carril vehicular o el área de estacionamiento. Se debe establecer como carril unidireccional, en el sentido de la circulación del tránsito vehicular y ubicarse en el extremo derecho de la calzada. La segregación indicada puede obtenerse a partir de diferentes tipos de intervenciones, entre las cuales se encuentran: sardineles peraltados de concreto, separadores prefabricados, diferencia de nivel del pavimento, áreas o tratamiento con vegetación, áreas de estacionamiento adyacentes, elementos verticales tipo bolardos, entre otros. Se realiza en vialidades con velocidades máximas de 50 km/h y sin importar el volumen de circulación. Deben tener un ancho de carril mínimo de 2,0 metros (dos metros), más una franja de amortiguamiento de 0,5 metros (medio metro) para apertura de portezuelas, en caso de estacionamientos adyacentes.

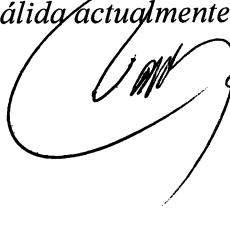
Artículo 16.- Infraestructura ciclista vial delimitada

16.1. Intervención efectuada a la vía pública, con pintura, para la generación de vías exclusivas para la circulación de usuarios de bicicletas, denominada ciclocarril.

16.2. Ciclocarril: Es una franja de la calzada señalizada horizontalmente en el pavimento con doble raya de pintura y botones o tachas reflectantes, destinada exclusivamente a la circulación ciclista. Este carril debe ser unidireccional, con el mismo sentido de circulación de la vía y debe ser implementado en el lado derecho de la calzada. Este tipo de intervención implica el redimensionamiento de todos los carriles vehiculares o la eliminación de un carril vehicular o el área de estacionamiento. Se realiza en vialidades con velocidades máximas de 30 km/h y un volumen de circulación de automóviles medio. Deben tener un ancho de carril mínimo de 1,5 metros (un metro y medio), más una franja de amortiguamiento de 0,5 metro (medio metro) para apertura de portezuelas, en caso de estacionamientos adyacentes.

Artículo 17.- Infraestructura ciclista compartida

17.1. Es Intervención física a la vía pública existente para su acondicionamiento a través de medidas como principalmente señalización para permitir los desplazamientos con vehículos menores no motorizados en convivencia con otras modalidades de desplazamiento dentro de la ciudad. Es imprescindible en este tipo de intervención considerar el dimensionamiento de los carriles vehiculares para que el desplazamiento de los vehículos motorizados minimicen las posibilidades de riesgo para los usuarios de vehículos menores no motorizados. Para crear una vialidad compartida ciclista, además, es necesario implementar medidas de pacificación o calmado del tránsito. Debido a que ofrecen poca seguridad para los ciclistas, las infraestructuras compartidas no constituyen una opción válida actualmente para nuestra ciudad Capital.

 *Junta Municipal*





Cont. Ord. N° 607/15

Artículo 18.- Intersecciones

18.1. Las intersecciones constituyen el área común de calzadas que se cruzan o convergen siendo espacios de convivencia entre las diferentes modalidades de desplazamientos por lo que su diseño debe minimizar la vulnerabilidad de los usuarios de vehículos no motorizados en su interacción con los vehículos motorizados y reducir la posibilidad de incidencia de accidentes.

18.2. El diseño de intersecciones más seguras y compatibles con los desplazamientos no motorizados debe sujetarse a los siguientes criterios mínimos:

18.1.1. Reducción de la distancia de cruce peatonal y ciclista.

18.1.2. Mejoramiento de la condiciones de visibilidad.

18.1.3. Reducción de la velocidad vehicular motorizada.

18.1.4. Concepción de trayectorias de cruce predecibles y claras.

18.1.5. Preferencia al ciclista para el cruce de la intersección de manera adelantada respecto de los vehículos motorizados.

18.1.6. Minimización de los tiempos de espera a favor de los peatones y ciclistas.

Artículo 19.- Señalización

19.1. Es el conjunto de dispositivos o signos implementados para la prevención, información y orientación de los usuarios de las vías para la ejecución de obras y desvíos o rutas alternas en un área de influencia. La señalización puede darse de forma horizontal y vertical, debiendo atender a los instrumentos normativos de carácter nacional y municipal.

Artículo 20.- Infraestructura ciclista complementaria

20.1. La infraestructura ciclista complementaria es la intervención en la vía pública a través de la cual se atiende a las necesidades de los usuarios de vehículos no motorizados con la finalidad de promover sus desplazamientos utilitarios, la intermodalidad de viajes e incorporar este tipo de movilidad al sistema integrado de transporte, siendo importante que se incorpore e implemente en los proyectos cicloviales esta infraestructura.

20.2. Integran la infraestructura ciclista complementaria, entre otros las intervenciones para el estacionamiento que a su vez podrán ser:

20.2.1. Biciestacionamiento.

20.2.2. Biciestación de transferencia modal.

20.2.3. Estaciones de bicicleta pública.

20.2.4. Biciestacionamiento.- Infraestructura ciclista complementaria o equipamiento destinado al estacionamiento de bicicletas principalmente de carácter temporal y localizado en los lugares de destino o atractores de viaje.

20.2.5. Biciestación de transferencia modal.- Infraestructura ciclista complementaria o equipamiento destinado al estacionamiento de bicicletas con permanencia de larga duración y localizado en puntos estratégicos.

20.2.6. Estaciones de distribución/estacionamiento de bicicleta pública.- Infraestructura ciclista complementaria o equipamiento destinado al estacionamiento y/o entrega o provisionamiento de bicicletas en el sistema de bicicleta pública.

TÍTULO IV

SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA PARA LA CIUDAD DE ASUNCIÓN

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Artículo 21.- Lineamientos en materia de infraestructura ciclista y complementaria para la movilidad sostenible.

Cont. Ord. N° 607/15

21.1. Adicionalmente a los lineamientos expuestos en materia de movilidad sostenible en la presente Ordenanza, durante el ejercicio de sus funciones normativas, de gestión y de fiscalización la Municipalidad de Asunción, en cuanto a la implementación y operación del servicio de alquiler o préstamo de bicicleta a través del Sistema de Bicicleta Pública deberá:

21.2. Incorporar en la planificación del Sistema de Bicicleta Pública el análisis de origen y destino de viaje a fin de atender la necesidad de movilidad de los usuarios de vehículos menores no motorizados.

21.3. Determinar y priorizar a partir de la identificación de los principales puntos atractores de viaje, la localización de las estaciones que formarán parte del sistema.

21.4. Priorizar la integración de la movilidad no motorizada a los otros modos de transporte considerando su rol alimentador principalmente del transporte público y favoreciendo la intermodalidad de viajes.

21.5. Considerar el crecimiento de la demanda de movilidad en bicicletas a fin de prever las necesidades de ampliación de la cobertura del sistema.

CAPÍTULO II DEL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA

Artículo 22.- Creación y Definición

22.1. Se crea el Sistema de Bicicleta Pública en el ámbito de la Ciudad de Asunción que consiste en un sistema de transporte urbano compuesto por varias estaciones de distribución y estacionamiento de unidades de bicicletas ubicadas en lugares estratégicos de la Ciudad, dispuestas para su alquiler, con el fin de ser utilizadas para transportarse dentro de la Ciudad Asunción.

Artículo 23.- Operador

23.1. El Sistema de Bicicleta Pública podrá ser operado por la Municipalidad de Asunción, o por un operador privado o mixto, mediante concesión por licitación pública.

23.2. El operador deberá contar con el equipamiento, logística, estrategia operacional, así un sistema tecnológico de modo tal que se logre la satisfacción de las necesidades de aprovisionamiento para la movilidad en vehículo menores no motorizados de modo sostenible y seguro. Además deberá cumplir con las siguientes condiciones técnicas:

23.2.1. Contar con el sistema de recaudo que permita el pago por la prestación del servicio de modo eficiente, rápido y seguro. Este tipo de recaudo podrá efectuarse a través del pago con tarjeta de crédito, débito o la tarjeta creada para los fines específicos del sistema, debiendo ser en este último caso, compatible con la tecnología de los sistemas masivos de transporte público de la ciudad.

23.2.2. Contar con un sistema de seguridad y enganche automatizado que permita asegurar eficientemente la bicicleta al estacionamiento y de manera segura.

23.2.3. Contar con un sistema de registro a través de un software que permita identificar a los usuarios del sistema.

23.2.4. Contar con un sistema de información que permita respecto a cada locación conocer tanto la disponibilidad de bicicletas como la de espacios disponibles para su entrega a través vía web o aplicaciones en smartphones.

Cont. Ord. N° 607/15

23.2.5. Contar con un sistema logístico eficiente que permita el suministro de bicicletas en las estaciones así como la disponibilidad de espacios para su entrega de modo tal que atienda la demanda específica identificada en cada estación.

Artículo 24.- Objetivo

24.1. El Sistema de Bicicleta Pública tiene como objetivo promover el uso de la bicicleta como transporte saludable y respetuoso con el medio ambiente, y como método alternativo y complementario de transporte para reducir los niveles de congestión de tránsito.

Artículo 25.- Características

25.1. El Sistema de Bicicleta Pública será un servicio accesible a todas aquellas personas que se registren como usuarios y que cumplan con los requisitos y las obligaciones para hacer uso del mismo.

Artículo 26.- Componentes

El Sistema de Bicicleta Pública estará compuesto por:

26.1. Estaciones de distribución/estacionamiento. Las mismas se ubicarán en lugares estratégicos, tales como: terminales de ómnibus, paradas de buses, espacios verdes y recreativos, establecimientos educativos de todos los niveles, museos, polideportivos, clubes, y otras centralidades.

26.2. Unidades de bicicletas. Cada estación de distribución contará con un mínimo de unidades de bicicletas para poner a disposición de los usuarios, la cual variará según la demanda de la estación.

26.3. Centros de información y/o atención: los usuarios contarán con estos centros dispuestos en las estaciones de distribución y en lugares intermedios del recorrido. Los mismos tendrán como función ofrecer acceso a planos de ubicación de la red de estaciones de suministro, contar con teléfono para llamadas restringidas a servicios asistenciales, entre otras.

26.4. Señalización adecuada y distintiva: todo el sistema de señalización del Sistema de Bicicleta Pública deberá ser distintivo y de fácil identificación.

Artículo 27.- Estaciones de distribución y/o estacionamiento

27.1. Son las instalaciones que se dispondrán a lo largo de la Ciudad, en lugares estratégicos y que deberán contar con la cantidad de unidades de bicicletas necesarias según la demanda, con lugares de estacionamiento con mecanismos de seguridad para impedir el robo o hurto de las mismas y con personal idóneo para la atención y el asesoramiento de los usuarios.

Artículo 28.- Bicicletas

28.1. Las unidades que integren la dotación de bicicletas de este sistema de transporte público deberán cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

28.1.1. Uniformidad en el diseño.

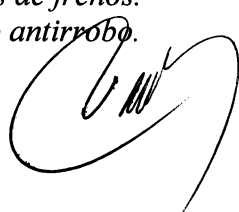
28.1.2. Sistema de identificación alfanumérico particular.

28.1.3. Timbre.

28.1.4. Luces delanteras y traseras, para uso nocturno.

28.1.5. Sistemas de frenos.

28.1.6. Bloqueo antirrobo.



Cont. Ord. N° 607/15

28.1.7. Anclaje a los sistemas que se establezcan para estacionamiento en las estaciones de suministro y/o estacionamiento.

28.1.8. Portaobjetos adecuado al tamaño de la bicicleta.

28.1.9. En todas las estaciones de distribución y/o estacionamiento deben haber cascos disponibles para aquellos usuarios que no los posean.

Artículo 29.- Centros de atención al usuario

29.1. Estos centros de atención estarán distribuidos por la Ciudad entre los recorridos que separan a las principales estaciones de distribución y/o estacionamiento como cabinas con información y servicios disponibles para el usuario. Además contarán con mapas de la Ciudad de Asunción, planos de ubicación de las estaciones de distribución y/o estacionamiento y de la red de carriles, acceso telefónico al servicio de reparación de averías e información, así como todo otro servicio anexo al sistema que fuese necesario.

Artículo 30.- Señalización Adecuada

30.1. Todo el Sistema de Señalización del servicio de Bicicletas Públicas deberá ser uniforme y de características particulares.

CAPÍTULO III

DE LOS USUARIOS

Artículo 31.- Usuarios

31.1 Se considera usuario del Sistema de Bicicleta Pública a toda persona física que haga uso de este medio, habiendo accedido al sistema tras la adquisición del carnet de usuario. Sin perjuicio de ello, otros ciclistas pueden utilizar los lugares de estacionamiento de las estaciones del sistema abonando el arancel que se establezca.

Artículo 32.- Carnet de usuario

32.1 El acceso al Sistema de Bicicleta Pública se concretará a través del pago de un abono y adquisición del carnet de usuario que será personal e intransferible. El mismo se tramitará según lo disponga la autoridad de aplicación y tendrá las características que ésta establezca.

Artículo 33.- Requisitos

Son requisitos para acceder al carnet de usuario:

33.1. Acreditar identidad y domicilio, mediante la presentación de la Cédula de Identidad.

33.2. Ser mayor de dieciocho (18) años. Sin perjuicio de ello, los menores de entre dieciséis (16) años y dieciocho (18) años, podrán adquirirlo previa autorización de sus padres o tutores.

33.3. Abonar la tarifa correspondiente al abono mínimo, dentro de la cual se incluirá el porcentaje destinado para cubrir el seguro de responsabilidad civil.

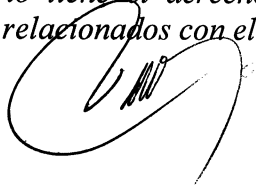
Artículo 34.- Derechos del usuario

Son derechos del usuario del SPB los siguientes:

34.1. Una vez adquirido el carnet de usuario, el titular tiene derecho a acceder al sistema en cualquiera de sus estaciones y hacer uso del servicio.

34.2. El usuario tiene derecho a ser informado de las características particulares del sistema y de su funcionamiento.

34.3. El usuario tiene el derecho de solicitar y recibir asistencia frente a averías o inconvenientes relacionados con el uso del servicio.



Cont. Ord. N° 607/15

Artículo 35.- Obligaciones de los usuarios

Son obligaciones del usuario respecto del servicio:

- 35.1. Deben hacer uso de este servicio con la mayor diligencia exigible respecto al servicio en general, al tránsito y a los peatones.*
- 35.2. Deben abonar la tarifa previa utilización del servicio.*
- 35.3. Deben llevar siempre consigo su carnet de usuario.*
- 35.4. Una vez activado el carnet de usuario, podrá retirar una bicicleta de cualquiera de las estaciones de distribución y/o estacionamiento.*
- 35.5. Deben asumir la guarda y custodia de la bicicleta que retiran, quedando está bajo la exclusiva responsabilidad del mismo hasta su devolución.*
- 35.6. En caso de robo o hurto, el usuario deberá realizar la correspondiente denuncia policial y presentarla en alguna de las estaciones de suministro y/o estacionamiento.*
- 35.7. Una vez utilizado el servicio, deberá devolver la unidad en la estación de distribución y/o estacionamiento más cercana a su destino.*

Artículo 37.- Obligaciones de los usuarios respecto de la circulación:

- 37.1. Deben circular con las bicicletas exclusivamente dentro de la Ciudad de Asunción.*
- 37.2. Sólo se podrán estacionar las bicicletas del sistema público en las estaciones de distribución y/o estacionamiento autorizadas a tal fin.*
- 37.3. En todo momento deben respetar las reglas de circulación establecidas en las normas vigentes en la Ciudad.*
- 37.4. El usuario debe viajar sin acompañantes en el vehículo.*

Artículo 38.- Incumplimientos

38.1. A través de la reglamentación, la Municipalidad de Asunción determinará las sanciones de las que serán susceptibles los usuarios que infrinjan alguna de estas obligaciones.

CAPÍTULO IV

DE LA INFRAESTRUCTURA

Artículo 39.- Obligación previa

39.1. Para implementar el Sistema de Bicicleta Pública, la Municipalidad de Asunción debe garantizar previamente una infraestructura mínima, adecuada y segura para el buen funcionamiento de este transporte.

TÍTULO V

LA CICLOVÍA RECREATIVA COMO PROGRAMA DE PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Artículo 40.- Programas de promoción de movilidad sostenible.

40.1. Es la planificación institucional a nivel municipal que tiene por efecto la Intervención estratégica a través de la cual se recupera un espacio público para el desarrollo de la ciclovía recreativa y otras actividades complementarias. Es el espacio de uso exclusivo dentro del cual se promueve y fomenta la movilidad sostenible a pie y en vehículos menores no motorizados.



Asunción



Cont. Ord. N° 607/15

40.2. La recuperación de los espacios públicos en el marco de estos programas responde a la suspensión temporal de la circulación de vehículos motorizados y que se implementa periódicamente a lo largo del año.

Artículo 41.- Lineamientos para la implementación de programas de promoción de movilidad sostenible.

41.1. Adicionalmente a los lineamientos expuestos en materia de movilidad sostenible en la presente Ordenanza, para la implementación de programas de promoción de movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos deberán considerarse lo siguientes lineamientos:

41.1.1. Priorizar en el ejercicio de la función pública la planeación, generación, mantenimiento y recuperación de espacios públicos a fin de devolverle a la ciudad su carácter de espacio para las personas.

41.1.2. Priorización de la satisfacción de las necesidades de movilidad de los peatones y ciclistas en la planificación y acondicionamiento recuperación.

41.1.3. Atender la vocación de permanencia de la intervención en la ciudad para la generación de espacios públicos en materia de movilidad sostenible, sin dejar de considerar que su implementación y desarrollo se debe efectuar de forma temporal, periódica a lo largo del año o de manera permanente y sostenida en el tiempo.

41.1.4. Planificar la generación de espacios públicos teniendo como prioridad la continuidad e integración de la movilidad sostenible a los sistemas de transporte.

Artículo 42.- Objetivos de los programas de promoción de movilidad sostenible.

42.1. A continuación se presentan los objetivos principales que se pueden buscar con la implementación de un programa de movilidad sostenible:

42.1.1. Disminuir la congestión vehicular.

42.1.2. Promover el uso de medios sostenibles de transporte.

42.1.3. Disminuir la contaminación ambiental y los niveles de ruido.

42.1.4. Generar sentido de pertenencia hacia la ciudad.

42.1.5. Apropiación y ocupación inteligente de los espacios públicos para el encuentro y convivencia ciudadana.

42.1.6. Contribuir a la democratización de las calles, integración y generación de equidad.

42.1.7. Generar valores de convivencia ciudadana incluyendo valores democráticos, respeto y tolerancia, comunicación y cohesión social.

42.1.8. Ofrecer un espacio para la difusión y sensibilización en el uso de medios de movilidad sostenible.

42.1.9. Ofrecer un espacio para la recreación gratuita, el aprovechamiento del tiempo libre y la promoción de la actividad física de la población.

Artículo 43.- Planificación e implementación los programas de promoción de movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos.

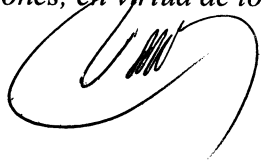
43.1. Para la planificación e implementación de los programas de promoción de movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos, a los efectos de la implementación del programa de Ciclovía Recreativa en la Ciudad de Asunción se seguirán los lineamientos del "Manual para Implementar y Promocionar la Ciclovía Recreativa", publicado por la organización Ciclovías Recreativas de las Américas.

TÍTULO VI

EDUCACIÓN Y DIFUSIÓN

Artículo 44.-: Programas de Concienciación

44.1. La Municipalidad de Asunción en coordinación con El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, en virtud de lo expresado en la Ley N° 5.430/2015 instrumentará...//...



Cont. Ord. N° 607/15

...//...programas de Educación Vial dirigidos especialmente a orientar y concienciar a automovilistas, conductores de transporte público, motociclistas, ciclistas y peatones en cuanto al uso responsable de la bicicleta.

44.2. Asimismo, promoverá campañas de motivación para generar cambios de actitud y estrechar la cooperación entre conductores de otros vehículos, ciclistas y peatones.

44.3. La Municipalidad de Asunción también procurará que se imparta instrucción vial sobre uso de bicicletas, dentro de la malla curricular del Ministerio de Educación, para lo cual deberá firmar los convenios que sean necesarios.

TÍTULO VII

FINANCIAMIENTO

Artículo 45: Crease la Cuenta Especial de Bicisendas, la cual servirá para afrontar los gastos que demande la elaboración del Plan de Movilidad Sustentable, la implementación de la infraestructura ciclista vial y complementaria, así como la implementación del Sistema de Bicicleta Pública, el programa de Ciclovía Recreativa y las campañas de educación vial, previstas en esta Ordenanza, y la cual provendrán de:

45.1. El 5% del Impuesto Inmobiliario ejecutado del periodo anterior de cada año.

45.2. Los recursos presupuestarios que asigne anualmente la Municipalidad de Asunción a los fines de la presente Ordenanza.

45.3. Los aportes provenientes del Gobierno Central, en virtud de la Ley 5.430/2015.

45.4. Los préstamos o aportes internacionales.

45.5. Los fondos provenientes de disposiciones testamentarias y donaciones.

45.6. Los fondos generados por el propio sistema, si los hubiere.

45.7. Todo otro recurso obtenido a los fines de la presente Ordenanza.

TÍTULO VIII

DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS

Artículo 46.- Se establece un plazo de 120 días contados a partir de la vigencia de la presente Ordenanza para la elaboración del Plan de Evaluación Integral de Bicisendas, conjuntamente entre la Municipalidad de Asunción y el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, al cual hacen referencia los Artículos 37 y 38 de la Ley 5.430/15.

Artículo 47.-Desde la vigencia de la presente Ordenanza quedan derogadas todas aquellas Ordenanzas que se opongan a la presente en todo o en parte.

Artículo 48.- De forma”.

3 – CONTENIDO DEL MENSAJE N° 1.182/15, DE FECHA 30/11/15:

“...Tenemos el agrado de dirigirnos a usted y por su intermedio a los Miembros de la Junta Municipal, a fin de remitir para su estudio y consideración, el Proyecto de Ordenanza “Por el cual se aprueba el Plan Integral del Itinerario de Bicisendas”. Al respecto, tenemos a bien remitirles el Memorándum D.G.D.U./N° 147/2015, de fecha 27 de noviembre de 2015, del Arq. Luis Villalba Ocampos, Director General de la Dirección General de Desarrollo Urbano...”.




Asunción

Cont. Ord. N° 607/15

4 - CONTENIDO DEL ANTEPROYECTO DE ORDENANZA “POR EL CUAL SE APRUEBA EL PLAN INTEGRAL DEL ITINERARIO DE BICISENDAS”, REMITIDO POR LA INTENDENCIA MUNICIPAL, MEDIANTE EL MENSAJE N° 1.182/15:

“VISTA

La necesidad de contar con un marco conceptual y operativo que oriente desde una visión de movilidad sostenible, las condiciones físicas dentro de las jerarquías viales, para que la Bicicleta, sea utilizada como medio de transporte en la Ciudad de Asunción.

CONSIDERANDO:

Que, la generación de un sistema de red de bicisendas definidas, protegidas y señalizadas permitirá integrar los 68 barrios, centros de transbordo y/o estaciones de intercambios, con las instituciones educativas e instituciones públicas y privadas del centro administrativo de la Ciudad de Asunción.

Que, para la implementación efectiva de un Sistema de Transporte en Bicicletas, se debe garantizar una infraestructura mínima, adecuada y segura para el buen funcionamiento de este transporte.”

Que, la Red de Vías para Ciclistas ha sido planificada aplicando el concepto de Jerarquización vial.

Este concepto se basa en la clasificación funcional de las vías, en la cual se distinguen dos conceptos fundamentales:

1. Funcional

- *Las arterias en la que predomina la función tránsito (avenidas y calles con mayor volumen de automóviles, buses y demás vehículos pesados).*
- *Aquellas en las que predomina la función acceso, ambiental y social aplicando los conceptos de áreas y ejes ambientales.*

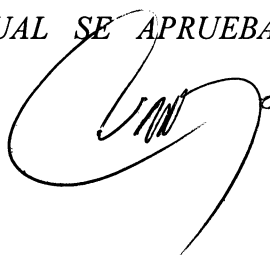
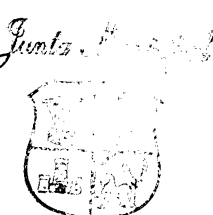
2. De Ordenamiento Jerárquico

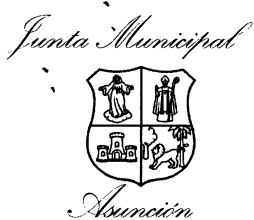
- *Vías de Penetración: son las vías principales que permiten el ingreso continuo hasta el centro de la ciudad.*
- *Vías Circunvalación: son las vías periféricas a la ciudad de Asunción y limitan con el área metropolitana de la misma.*
- *Vía Interconectoras permiten la introducción a las vías de penetración y circulación, a la vez en los barrios como alternativas que disminuyan distancias.*

Que, los diferentes sectores de la ciudadanía coinciden en la necesidad de contar con un instrumento de política urbana que impulse el uso de la bicicleta como medio de transporte, de manera segura y por las vías bien definidas.

Que, los principios fundamentales y las propuestas de itinerario de la Red de Bicisendas contenidas en el Plan, son de valiosa aplicabilidad a las condiciones actuales de la Ciudad de Asunción.

“POR LA CUAL SE APRUEBA EL PLAN INTEGRAL DEL ITINERARIO DE BICISENDAS”.

Cont. Ord. N° 607/15

**LA JUNTA MUNICIPAL REUNIDA EN CONCEJO,
ORDENA:**

Art. 1° Aprobar el PLAN INTEGRAL DEL ITINERARIO DE BICISENDAS.

Art. 2° Encomendar a la Intendencia Municipal, implementar a partir de este Plan los instrumentos administrativos y de regulación urbana, que permitan ir concretando físicamente los objetivos y estrategias establecidas en el mismo para una movilidad sostenible.

Art. 3° Comuníquese a la Intendencia Municipal”.

5 - PARECER DE LAS COMISIONES ASESORAS:

Que, las Comisiones Asesoras han estudiado de manera pormenorizada el contenido de la Minuta ME/N° 6.271/15 de fecha de 30 de setiembre de 2015, remitida al Pleno de la Junta por los Concejales Gustavo Lird y Rafael Villarejo y del Mensaje N° 1.182/15, de fecha 30 de noviembre del corriente año y, en ese sentido, las Comisiones dictaminantes han realizado reuniones de trabajo con Instituciones involucradas en el Proyecto de Ordenanza, tales como el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, la Dirección de Tránsito, la Dirección General de Desarrollo Urbano de la Intendencia Municipal y representantes de Ciclistas del Paraguay, siendo presentadas sugerencias de mejoramiento técnicos y de redacción que han enriquecido en forma total y consensuada lo solicitado por los concejales autores de la minuta y de la Intendencia Municipal, por lo que son del parecer que corresponde sancionar una Ordenanza “PARA LA PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y LA CREACIÓN DE CICLOVÍAS O BICISENDAS EN LA CIUDAD DE ASUNCIÓN”.

6- VETO PARCIAL DE LA INTENDENCIA MUNICIPAL:

Que, el Ejecutivo Municipal, a través del Mensaje N° 53/2016 S.G, de fecha 1 de febrero de 2016, remite la Resolución N° 156/2016 I., de fecha 1 de febrero de 2016, por la cual veta parcialmente el Artículo 41.1 y el Artículo 44 de la Ordenanza N° 607/15, de fecha 16 de diciembre de 2015 y, en ese sentido, el Pleno de la Junta ha sancionado, en el día de la fecha (09/03/16), la Resolución JM/N° 325/16, por la cual se acepta parcialmente el veto en cuestión.

Por tanto,

LA JUNTA MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE ASUNCIÓN, REUNIDA EN CONCEJO

ORDENA:

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y CONTENIDO

Art. 1° Objeto de la Ordenanza

1.1. Esta Ordenanza tiene como objeto promover la movilidad sostenible en general y el uso de la bicicleta como medio transporte saludable, sustentable y respetuoso con el medio ambiente, en particular. Asimismo, esta ordenanza tiene por objeto establecer los criterios para la construcción de infraestructura para la movilidad ciclista.



Cont. Ord. N° 607/15

Art. 2° Ámbito de aplicación

2.1. Se encuentran sujetas al ámbito de aplicación de la presente ordenanza las personas que se movilen en la Ciudad de Asunción.

Art. 3° Contenido

3.1. La presente Ordenanza hace énfasis en la necesidad de un Plan de Movilidad Sostenible para la Ciudad de Asunción.

3.2. Regula también los parámetros básicos que deberá tener en cuenta la Municipalidad de Asunción para la construcción de infraestructura ciclista vial y complementaria.

3.3. Adicionalmente, regula las condiciones, requisitos técnicos y procedimientos que para la prestación del servicio de alquiler y/o préstamo de bicicletas a través del Sistema de Bicicleta Pública.

3.4. La presente ordenanza regula además, las condiciones, requisitos y procedimientos que deberá tener en cuenta la Municipalidad de Asunción en la adopción de Programas de Ciclovías Recreativas.

**CAPÍTULO II
DEFINICIONES**

Art. 4° Definiciones

4.1. Para efecto de la aplicación de la presente Ordenanza, se entiende por:

4.1.1. Acera: Parte de la vía, destinada al uso de peatones.

4.1.2. Área de estacionamiento: Lugar destinado para el estacionamiento de vehículos.

4.1.3. Biciestacionamiento: Infraestructura ciclista complementaria o equipamiento destinado al estacionamiento de bicicletas principalmente de carácter temporal y localizado en los lugares de destino o atractores de viaje.

4.1.4. Bicicleta: Vehículo de dos ruedas accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.

4.1.5. Bicisenda: Vía construida y/o delimitada, ex profesamente para la circulación exclusiva de bicicletas y que está debidamente señalizada para separarla del tráfico motorizado como del peatonal. Se denomina Ciclovía cuando la separación es mediante un separador físico, y Ciclocarril, mediante una señalización marcada en la calzada o sobre las veredas, según casos específicos que serán especificados en esta ordenanza.

4.1.6. Calzada: Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos y eventualmente al cruce de peatones y animales.

4.1.7. Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una fila de vehículos.

4.1.8. Ciclocarril: Parte del carril de la calzada debidamente señalizada para la circulación exclusiva en bicicleta.

4.1.9. Ciclovía: Parte de la vía pública físicamente segregada de la calzada y la acera para la circulación exclusiva de bicicletas.

4.1.10. Ciclista: A los efectos de esta Ordenanza el término ciclista utilizado como sustantivo se refiere a la persona que utiliza la bicicleta para transportarse. También a los efectos de esta Ordenanza, el término ciclista cuando es utilizado como adjetivo, es decir acompañando a un sustantivo, significa “relativo o relacionado al uso de la bicicleta”, como por ejemplo en la frase “infraestructura ciclista vial”.

4.1.11. Ciclovía Recreativa: Es el espacio público recuperado (avenidas, calles o parques) en el marco de los “Programas de Promoción Movilidad Sostenible y Recuperación de Espacios Públicos” para el uso exclusivo de los peatones y usuarios de vehículos menores no motorizados (bicicletas, monociclo, scooters, patines, skateboards, entre otros) y el...//..

...fomento de la movilidad sostenible, logrando abrir temporalmente la vía pública a los habitantes de la ciudad para que disfruten de un espacio seguro y gratuito.

4.1.12. Ciclo – inclusión: La ciclo – inclusión es un enfoque amplio que fomenta el uso de la bicicleta, al mismo tiempo que identifica y potencia los beneficios que su uso genera en ámbitos más allá del ciclismo urbano, tales como la salud, el medio ambiente, la movilidad y el acceso a la ciudad en general. En lugar de considerar la bicicleta como un elemento especial y aislado de uso exclusivo de un grupo pequeño de personas, la visión ciclo-inclusiva la integra como un componente más del transporte y la planificación urbana.

4.1.13. Estaciones de bicicleta pública: Infraestructura ciclista complementaria o equipamiento destinado al estacionamiento y/o entrega o provisión de bicicletas en el sistema de bicicleta pública.

4.1.14. Infraestructura ciclista vial: Intervención física a través de la cual se segrega o señala la vía pública a fin de canalizar la circulación de vehículos no motorizados, en condiciones de seguridad, minimizando su grado de vulnerabilidad y en salvaguarda de la integridad física de los usuarios de la vía.

4.1.15. Infraestructura ciclista complementaria: Infraestructura o equipamiento que de forma complementaria a las vías en las que circulan las bicicletas instalan para facilitar el desplazamiento de este tipo de vehículos y favorecer su incorporación al sistema integrado de transporte a través de la intermodalidad. Integran la infraestructura complementaria ciclista vial, entre otros elementos, los estacionamientos para bicicletas, puestos de servicio técnico, surtidores de agua, estaciones de bicicleta pública, etc.

4.1.16. Intersección: Área común de calzadas que se cruzan o convergen.

4.1.17. Isla: Área de seguridad situada entre carriles destinada a encauzar el movimiento de vehículos o como refugio de peatones.

4.1.18. Línea de parada: Línea transversal marcada en la calzada antes de la intersección que indica al conductor del vehículo motorizado o no motorizado el límite para detener el vehículo acatando la señal correspondiente (Línea de detención).

4.1.19. Marca: Señal colocada o pintada sobre el pavimento o en elementos adyacentes al mismo, consistente en líneas, dibujos, colores, palabras o símbolos (Señal horizontal).

4.1.20. Movilidad no motorizada: Aquellos desplazamientos donde está implicada la fuerza y no se está usando un motor, se incluyen en esta categoría los: monociclos, patines, skateboards, scooters, vehículos arrastrados por animales, bicicletas, entre otros vehículos a propulsión humana.

4.1.21. Movilidad urbana sostenible: Conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías que se realizan en la ciudad con el fin de salvar la distancia que los separa de los lugares en donde satisfacen sus deseos o necesidades, es lo que genera la dinámica urbana. Movilidad urbana es un fin que tiene como elementos fundamentales a los seres humanos y la ciudad y, como efecto reducir el impacto ambiental y social de la movilidad.

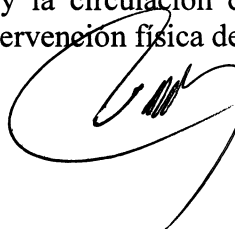
4.1.22. Parque: Espacio libre de uso público destinado a la recreación, con áreas verdes naturales, de dimensiones establecidas en los mínimos normativos, que pueden tener instalaciones para el esparcimiento o para la práctica de un deporte.

4.1.23. Paso peatonal: Parte de la calzada destinada para el cruce de peatones. (Crucero peatonal).

4.1.24. Peatón: Persona que circula caminando por una vía pública.

4.1.25. Preferencia de paso: Prerrogativa de un peatón o conductor de vehículo para proseguir su marcha.

4.1.26. Programas de promoción movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos: Planificación institucional que tiene por efecto la Intervención estratégica de los espacios públicos a través de la suspensión temporal de la circulación de vehículos motorizados y que se implementa periódicamente a lo largo del año a fin de recuperar el espacio público para el peatón y la circulación de vehículos no motorizados. Constituyen parte de los programas la intervención física del espacio público en movilidad sostenible, la Ciclovía...///.

 *Junta Municipal*


Cont. Ord./N° 607/15

...Recreativa y las actividades complementarias con diversos fines vinculados a los objetivos del programa.

4.1.27. Separador central: Parte de la vía generada a partir de la definición de los dos sentidos vehiculares, no habilitada para la circulación de vehículos y destinada eventualmente a la detención del peatón y del conductor de vehículo no motorizado durante el cruce de la calzada.

4.1.28. Vía Pública: Vía de uso público que constituye un espacio de propiedad, dominio y uso público, destinado para el tránsito vehicular y peatonal.

TÍTULO II MOVILIDAD SOSTENIBLE

CAPÍTULO I GENERALIDADES

Art. 5° La movilidad como derecho humano

5.1. La movilidad es el derecho de toda persona y de la sociedad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.

Art. 6° La movilidad sostenible

6.1. La movilidad sostenible es la que se satisface en un tiempo y con un costo razonables y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas. En otros términos, movilidad sostenible es la que reduce la necesidad de traslados, la que evita las movilizaciones innecesarias, la que menos energía consume, la que menos espacio ocupa, la que menos contamina, menos impacto ambiental y social produce, y que además promueve una mayor interacción ciudadana en sus procesos sociales, productivos, comerciales, culturales, laborales, educativos y deportivos.

Art. 7° Lineamientos de la movilidad sostenible

7.1. En el ejercicio de sus funciones normativas, de gestión y fiscalización, la Municipalidad de Asunción deberá:

7.1.1. Considerar y promover una Ciudad organizada en función del ser humano y no del vehículo motorizado en donde se priorice a la condición humana tanto física como psicológica.

7.1.2. Priorizar acciones a favor de una movilidad segura y eficiente de las personas en especial los niños, niñas, adultos mayores y personas con discapacidad donde se promueva su socialización generándose además condiciones para promover su independencia y libre circulación.

7.1.3. Proveer al peatón y al ciclista una movilidad plena con acceso a un sistema integrado de transporte a través de infraestructura peatonal y ciclista alimentadora a los principales ejes masivos de transporte, además de áreas para terminales de transporte público y estacionamiento de bicicletas para largos periodos de tiempo y con seguridad.

7.1.4. Promover acciones conducentes al desincentivo del vehículo motorizado privado, poniendo especial énfasis en el desincentivo de este tipo de vehículos para la movilidad diaria hacia el trabajo y/o centro de estudios.

7.1.5. Asumir y ejecutar medidas que permitan a las personas con discapacidad, toda movilidad posible, como la demolición de barreras arquitectónicas y el acondicionamiento de los medios de transporte público.

7.1.6. Promover acciones que aporten para la convivencia adecuada de los usuarios de transporte vulnerables como peatones y ciclistas con respecto a los otros modos de transporte. Entre los principales criterios a tomar en cuenta se encuentra: la reducción de la velocidad motorizada y la reducción de los volúmenes vehiculares motorizados.

CAPÍTULO II

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Art. 8° Plan de Movilidad Sostenible

8.1. Dada la importancia que reviste para la Ciudad de Asunción contar con un instrumento que sirva para orientar su política de movilidad, se establece un plazo de 180 días a partir de la vigencia de la presente Ordenanza para que la Intendencia Municipal de Asunción elabore un Plan de Movilidad Sostenible, siguiendo los lineamientos establecidos en los siguientes artículos:

8.2. Definición: El Plan de Movilidad Sostenible es el instrumento que establece un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo garantizar el equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad y la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo económico favoreciendo una mejor calidad de vida para los ciudadanos, a través de la promoción de formas de desplazamiento más sostenibles (caminata, bicicleta, transporte público). A su vez, el Plan de Movilidad Sostenible deberá dar cabida a soluciones e iniciativas novedosas, que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor costo posible.

8.3. Contenido: El contenido del Plan de Movilidad Sostenible incluirá, como mínimo, el diagnóstico de la situación en materia de movilidad en la Ciudad de Asunción, los objetivos a lograr, las medidas a adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión y un análisis de los costos y beneficios económicos, sociales y ambientales.

8.4. Alcance: El Plan de Movilidad Sostenible debe definir las políticas y medidas a tomar en relación a todos los modos y formas de transporte urbano, incluyendo desplazamientos y estacionamientos públicos y privados, de pasajeros y de mercancías, motorizados y no motorizados.

8.5. Objetivos: El Plan de Movilidad Sostenible tiene como objetivo crear un sistema de transporte urbano sostenible que:

8.5.1. Garantice la accesibilidad de todas las personas a los lugares de trabajo, estudio y servicios;

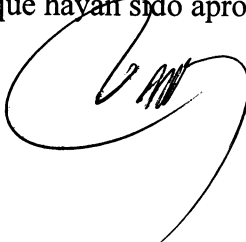
8.5.2. Mejore la seguridad en cuanto a la movilidad urbana;

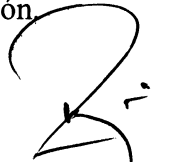
8.5.3. Reduzca la contaminación, las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero y el consumo de energía;

8.5.4. Aumente la eficiencia y la efectividad del transporte de pasajeros y de mercaderías;

8.5.5. Haga más atractivo y mejore la calidad del entorno urbano.

8.6. La Municipalidad de Asunción fomentará igualmente el desarrollo de planes de transporte de empresas, con vistas a reducir el uso del automóvil y promover modos menos contaminantes en los desplazamientos de los trabajadores. Estos planes de transporte se tratarán en el marco del diálogo social, y tendrán carácter voluntario para las empresas. Los planes de transporte en empresas respetarán las previsiones del Plan de Movilidad Sostenible que hayan sido aprobados en la Ciudad de Asunción.


Junta Municipal



Cont. Ord./Nº 607/15

TÍTULO III

INFRAESTRUCTURA CICLISTA PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Art. 9º Lineamientos en materia de infraestructura ciclista para la movilidad sostenible

9.1. Adicionalmente a los lineamientos expuestos en materia de movilidad sostenible en la presente Ordenanza, durante el ejercicio de sus funciones normativas, de gestión y fiscalización, la Municipalidad de Asunción, en cuanto a la generación y mantenimiento de infraestructura ciclista vial y complementaria, deberá:

9.1.1. Considerar a los peatones y conductores de bicicletas en la planificación de la ciudad, como usuarios priorizados, en el diseño de los senderos, calles, avenidas y espacios públicos.

9.1.2. Promover el mejoramiento de las condiciones de transitabilidad, accesibilidad y seguridad de los peatones y conductores de bicicletas y el respeto de su condición de usuarios vulnerables de las vías.

Art. 10º Disposiciones generales para la generación de infraestructura ciclista vial y complementaria

10.1. La generación de infraestructura ciclista vial y complementaria a esta Ordenanza deberá sujetarse a los Manuales: “Vialidad Ciclo Inclusiva – Recomendaciones de Diseño” (Versión 1, Abril 2015), y “Construcción de Ciclovías: Estándar Técnico” (Versión Mayo 2015), ambos editados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Chile, hasta tanto las autoridades nacionales competentes emitan recomendaciones de diseño y estándares propios. Adicionalmente, se adoptará el Manual: “Bici – estacionamientos en el Espacio Público” (Volumen 1, Setiembre 2013), también editado el Ministerio de Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Chile.

Art. 11º Principios para el diseño de la infraestructura ciclista vial y complementaria

11.1. Para el diseño e implementación de la infraestructura ciclista vial y complementaria, la Municipalidad de Asunción, deberá tener en cuenta los siguientes principios:

11.1.1. Principio de infraestructura para la movilidad coherente y conexas: El diseño de la infraestructura ciclista debe tener por finalidad lograr una red de vías ciclistas que permitan el viaje desde cualquier origen a cualquier destino y que a su vez estén interconectadas entre sí. El número de ciclistas se verá disminuido si no puede confiar en la continuidad de la ruta, si hay zonas de la red no conectadas entre sí o no conectadas con otros modos de transporte.

11.1.2. Principio de infraestructura para la movilidad directa: El diseño de la infraestructura ciclista debe procurar rutas ciclistas que unan orígenes y destinos de la forma más directa, evitando en lo posible rodeos, elevado número de cruces, cuestas y otras desviaciones o retrasos que van en detrimento del uso de la bicicleta por alargar el tiempo y dificultad del viaje.

11.1.3. Principio de infraestructura para la movilidad segura: El uso compartido de la vía con vehículos motorizados, las diferencias de masa y velocidad, así como las características técnicas vehiculares como la carencia de carrocería, determinan el alto grado de vulnerabilidad del conductor de las bicicletas. Por tanto, el diseño de infraestructura vial ciclista debe procurar reducir la velocidad del tráfico, generar la segregación física o señalización, así como resolver correctamente las intersecciones y puntos conflictivos.

11.1.4. Principio de infraestructura para la movilidad cómoda: Se debe procurar el diseño y mantenimiento de la infraestructura ciclista atendiendo a las condiciones que promuevan el uso de este tipo de movilidad de forma cómoda, de manera que el usuario requiera...//...

Cont. Ord./N° 607/15

...//.. realizar el menor esfuerzo físico y mental posible, segregando las vías, atendiendo a las características técnicas de construcción más beneficiosas, como lo son el ancho suficiente y el pavimento parejo, así como priorizando las medidas que promuevan su circulación fluida.

11.1.5. Principio de infraestructura para la movilidad atractiva: El diseño y construcción de la infraestructura ciclista debe procurar redes bien integradas en el entorno, que ofrezcan una buena imagen y una experiencia agradable. En este criterio entran también elementos relativos a la seguridad personal percibida, como la iluminación adecuada para que una ruta pueda resultar atractiva durante el día y también durante la noche.

Art. 12° Infraestructura ciclista vial

12.1. Es la intervención física a través de la cual se segrega o señaliza la vía pública con la finalidad de otorgar a los ciclistas un espacio para su desplazamiento ordenado y seguro, minimizando su grado de vulnerabilidad principalmente derivada de la convivencia con las otras modalidades de desplazamientos.

Art. 13° Tipos de infraestructura ciclista vial

13.1. La infraestructura ciclista vial puede ser:

13.1.1. Infraestructura ciclista vial verde o de trazado independiente.

13.1.2. Infraestructura ciclista vial segregada.

13.1.3. Infraestructura ciclista vial delimitada.

13.1.4. Infraestructura ciclista vial compartida.

Art. 14° Infraestructura ciclista vial verde o de trazado independiente

14.1. Son vías exclusivas para la circulación ciclista apartadas de la circulación del tránsito automotor y cuyo espacio de diseño por lo tanto no depende de la redistribución de los carriles de la circulación motorizada. Normalmente son bidireccionales, aunque se pueden diseñar de manera unidireccional.

14.2. Generalmente discurren por espacios abiertos, áreas verdes o áreas interurbanas. Excepcionalmente se pueden colocar en paseos centrales de avenidas con escasas intersecciones, y siempre y cuando no sea necesario cruzar más de tres carriles para llegar al paseo central (incluyendo el carril de estacionamiento).

14.3. Deben contemplar un área de amortiguamiento de un (1) metro de ancho en cada costado de la ciclovía.

Art. 15° Infraestructura ciclista vial segregada

15.1. Intervención efectuada a la vía pública, con separadores físicos, para la generación de vías exclusivas para la circulación de usuarios de bicicletas, denominada ciclovía.

15.2. Ciclovía: Es la vía exclusiva para la circulación de usuarios de bicicletas, definida dentro de la calzada pero físicamente separada de la circulación motorizada. Este tipo de intervenciones se logra a partir del redimensionamiento de todos los carriles vehiculares o a través de la eliminación de un carril vehicular o el área de estacionamiento. Se debe establecer como carril unidireccional, en el sentido de la circulación del tránsito vehicular y ubicarse en el extremo derecho de la calzada. La segregación indicada puede obtenerse a partir de diferentes tipos de intervenciones, entre las cuales se encuentran: sardineles peraltados de concreto, separadores prefabricados, diferencia de nivel del pavimento, áreas o tratamiento con vegetación, áreas de estacionamiento adyacentes, elementos verticales tipo bolardos, entre otros. Se realiza en vialidades con velocidades máximas de 50 km/h y sin importar el volumen de circulación. Deben tener un ancho de carril mínimo de 2,0...//..

Cont. Ord./N° 607/15

...metros (dos metros), más una franja de amortiguamiento de 0,5 metros (medio metro) para apertura de portezuelas, en caso de estacionamientos adyacentes.

Art. 16° Infraestructura ciclista vial delimitada

16.1. Intervención efectuada a la vía pública, con pintura, para la generación de vías exclusivas para la circulación de usuarios de bicicletas, denominada ciclocarril.

16.2. Ciclocarril: Es una franja de la calzada señalizada horizontalmente en el pavimento con doble raya de pintura y botones o tachas reflectantes, destinada exclusivamente a la circulación ciclista. Este carril debe ser unidireccional, con el mismo sentido de circulación de la vía y debe ser implementado en el lado derecho de la calzada. Este tipo de intervención implica el redimensionamiento de todos los carriles vehiculares o la eliminación de un carril vehicular o el área de estacionamiento. Se realiza en vialidades con velocidades máximas de 30 km/h y un volumen de circulación de automóviles medio. Deben tener un ancho de carril mínimo de 1,5 metros (un metro y medio), más una franja de amortiguamiento de 0,5 metros (medio metro) para apertura de portezuelas, en caso de estacionamientos adyacentes.

Art. 17 Infraestructura ciclista compartida

17.1. Es intervención física a la vía pública existente para su acondicionamiento, a través de medidas, como principalmente, señalización para permitir los desplazamientos con vehículos menores no motorizados, en convivencia con otras modalidades de desplazamiento dentro de la ciudad. Es imprescindible en este tipo de intervención considerar el dimensionamiento de los carriles vehiculares, para que el desplazamiento de los vehículos motorizados minimicen las posibilidades de riesgo para los usuarios de vehículos menores no motorizados. Para crear una vialidad compartida ciclista, además, es imprescindible implementar las medidas de gestión e infraestructura de tránsito previstas en el Manual “Vialidad Ciclo Inclusiva – Recomendaciones de Diseño” mencionado en el Artículo 10 de la presente Ordenanza, para que la velocidad de circulación no supere los 30 km/hora y los niveles de flujo vehicular motorizado sean inferiores a 2.000 vehículos por día.

Art. 18° Intersecciones

18.1. Las intersecciones constituyen el área común de calzadas que se cruzan o convergen, siendo espacios de convivencia entre las diferentes modalidades de desplazamientos, por lo que su diseño debe minimizar la vulnerabilidad de los usuarios de vehículos no motorizados en su interacción con los vehículos motorizados y reducir la posibilidad de incidencia de accidentes.

18.2. El diseño de intersecciones más seguras y compatibles con los desplazamientos no motorizados debe sujetarse a los siguientes criterios mínimos:

18.2.1. Reducción de la distancia de cruce peatonal y ciclista.

18.2.2. Mejoramiento de las condiciones de visibilidad.

18.2.3. Reducción de la velocidad vehicular motorizada.

18.2.4. Concepción de trayectorias de cruce predecibles y claras.

18.2.5. Preferencia al ciclista para el cruce de la intersección de manera adelantada respecto de los vehículos motorizados.

18.2.6. Minimización de los tiempos de espera a favor de los peatones y ciclistas.

Cont. Ord./Nº 607/15

Art. 19º Señalización

19.1. Es el conjunto de dispositivos o signos implementados para la prevención, información y orientación de los usuarios de las vías para la ejecución de obras y desvíos o rutas alternas en un área de influencia. La señalización puede darse de forma horizontal y vertical, debiendo atender a los instrumentos normativos de carácter nacional y municipal.

Art. 20º Infraestructura ciclista complementaria

20.1. La infraestructura ciclista complementaria es la intervención en la vía pública a través de la cual se atiende a las necesidades de los usuarios de vehículos no motorizados, con la finalidad de promover sus desplazamientos utilitarios, la intermodalidad de los viajes e incorporar este tipo de movilidad al sistema integrado de transporte.

20.2. Integran la infraestructura ciclista complementaria, entre otros las intervenciones para el estacionamiento que a su vez podrán ser:

20.2.1. Biciestacionamiento.

20.2.2. Biciestación de transferencia modal.

20.2.3. Estaciones de bicicleta pública.

20.3. Biciestacionamiento: Infraestructura ciclista complementaria o equipamiento destinado al estacionamiento de bicicletas principalmente de carácter temporal y localizado en los lugares de destino o atractores de viaje. Se preferirá la instalación de biciestacionamientos del tipo “U” invertida, conforme los lineamientos de los Manuales adoptados en el Artículo 10 de esta Ordenanza.

20.4. Biciestación de transferencia modal: Infraestructura ciclista complementaria o equipamiento destinado al estacionamiento de bicicletas con permanencia de larga duración y localizado en puntos estratégicos. Si las dimensiones y otras características físicas de las biciestaciones de transferencia modal lo permiten, estos podrán contar con instalaciones sanitarias (baños, duchas, cambiadores) y estantes con llave para resguardo de mochilas o bolsos y no deberán contar con servicios comerciales adicionales, ni ser utilizados como resguardo de otro tipo mobiliario público o privado.

20.5. Estaciones de distribución/estacionamiento de bicicleta pública: Infraestructura ciclista complementaria o equipamiento destinado al estacionamiento y/o entrega o provisión de bicicletas en el Sistema de Bicicleta Pública.

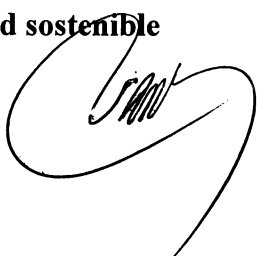
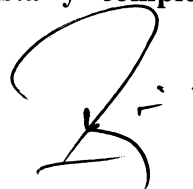
Art. 21º Estacionamientos de Bicicletas en Inmuebles Privados:

21.1. Todos los inmuebles, con excepción de la vivienda unifamiliar, deben contar con estacionamientos para bicicletas que brinden servicio tanto a residentes o trabajadores como a visitantes o clientes. Su funcionamiento y la cantidad de espacios requeridos deben estar reglamentados de forma similar al estacionamiento de autovehículos.

**TÍTULO IV
SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA PARA LA CIUDAD DE ASUNCIÓN**

**CAPÍTULO I
GENERALIDADES**

Art. 22º Lineamientos en materia de infraestructura ciclista y complementaria para la movilidad sostenible

  
Asunción



Cont. Ord./Nº 607/15

- 22.1.** Adicionalmente a los lineamientos expuestos en materia de movilidad sostenible en la presente Ordenanza, durante el ejercicio de sus funciones normativas, de gestión y de fiscalización la Municipalidad de Asunción, en cuanto a la implementación y operación del servicio de alquiler o préstamo de bicicleta a través del Sistema de Bicicleta Pública deberá:
- 22.2.** Incorporar en la planificación del Sistema de Bicicleta Pública el análisis de origen y destino de viaje a fin de atender la necesidad de movilidad de los usuarios de vehículos menores no motorizados.
- 22.3.** Determinar y priorizar a partir de la identificación de los principales puntos atractores de viaje, la localización de las estaciones que formarán parte del sistema.
- 22.4.** Priorizar la integración de la movilidad no motorizada a los otros modos de transporte considerando su rol alimentador principalmente del transporte público y favoreciendo la intermodalidad de viajes.
- 22.5.** Considerar el crecimiento de la demanda de movilidad en bicicletas a fin de prever las necesidades de ampliación de la cobertura del sistema.

CAPÍTULO II DEL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA

Art. 23º Creación y Definición

23.1. Se crea el Sistema de Bicicleta Pública en el ámbito de la Ciudad de Asunción que consiste en un sistema de transporte urbano compuesto por varias estaciones de distribución y estacionamiento de unidades de bicicletas ubicadas en lugares estratégicos de la Ciudad, dispuestas para su alquiler, con el fin de ser utilizadas para transportarse dentro de la Ciudad Asunción. La Municipalidad de Asunción tendrá a su cargo la fiscalización y control de la operación del sistema de bicicleta pública en el ámbito geográfico de la ciudad de Asunción.

Art. 24º Operador

- 24.1.** El Sistema de Bicicleta Pública podrá ser operado por la Municipalidad de Asunción, o por un operador privado o mixto, mediante concesión por licitación pública.
- 24.2.** El operador deberá contar con el equipamiento, logística, estrategia operacional, así un sistema tecnológico de modo tal que se logre la satisfacción de las necesidades de aprovisionamiento para la movilidad en vehículo menores no motorizados de modo sostenible y seguro. Además deberá cumplir con las siguientes condiciones técnicas:
- 24.2.1.** Contar con el sistema de recaudo que permita el pago por la prestación del servicio de modo eficiente, rápido y seguro. Este tipo de recaudo podrá efectuarse a través del pago con tarjeta de crédito, débito o una tarjeta creada para los fines específicos del sistema, debiendo ser en este último caso, compatible con la tecnología de los sistemas masivos de transporte público de la ciudad.
- 24.2.2.** Contar con un sistema de seguridad y enganche automatizado que permita asegurar eficientemente la bicicleta al estacionamiento y de manera segura.
- 24.2.3.** Contar con un sistema de registro a través de un software que permita identificar a los usuarios del sistema.
- 24.2.4.** Contar con un sistema de información que permita respecto a cada locación conocer tanto la disponibilidad de bicicletas como la de espacios disponibles para su entrega, vía web o aplicaciones en smartphones.
- 24.2.5.** Contar con un sistema logístico eficiente que permita el suministro de bicicletas en las estaciones así como la disponibilidad de espacios para su entrega de modo tal que atienda la demanda específica identificada en cada estación.

Cont. Ord./N° 607/15

Art. 25° Objetivo

25.1. El Sistema de Bicicleta Pública tiene como objetivo promover el uso de la bicicleta como transporte saludable y respetuoso con el medio ambiente, y como método alternativo y complementario de transporte para reducir los niveles de congestión de tránsito.

Art. 26° Características

26.1. El Sistema de Bicicleta Pública será un servicio accesible a todas aquellas personas que se registren como usuarios y que cumplan con los requisitos y las obligaciones para hacer uso del mismo.

Art. 27° Componentes

El Sistema de Bicicleta Pública estará compuesto por:

27.1. Estaciones de distribución y/o estacionamiento: Las mismas se ubicarán en lugares estratégicos, tales como: terminales de ómnibus, paradas de buses, espacios verdes y recreativos, establecimientos educativos de todos los niveles, museos, polideportivos, clubes, y otras centralidades, y que deberán contar con la cantidad de unidades de bicicletas necesarias según la demanda, con lugares de estacionamiento con mecanismos de seguridad para impedir el robo o hurto de las mismas y con personal idóneo para la atención y el asesoramiento de los usuarios.

27.2. Unidades de bicicletas: Cada estación de distribución contará con un mínimo de unidades de bicicletas para poner a disposición de los usuarios, la cual variará según la demanda de la estación. Las unidades que integren la dotación de bicicletas de este sistema de transporte público deberán cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

27.2.1. Uniformidad en el diseño (preferentemente tipo unisex y de tipo urbano).

27.2.2. Sistema de identificación alfanumérico particular.

27.2.3. Timbre.

27.2.4. Luces delanteras y traseras, para uso nocturno.

27.2.5. Sistemas de frenos.

27.2.6. Bloqueo antirrobo.

27.2.7. Anclajes seguros a los sistemas que se establezcan para estacionamiento en las estaciones de suministro y/o estacionamiento.

27.2.8. Portaobjetos adecuado al tamaño de la bicicleta.

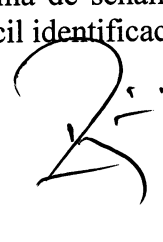
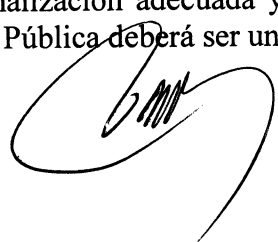
27.2.9. Sistema de GPS en las bicicletas.

27.2.10. En todas las estaciones de distribución y/o estacionamiento deben haber cascos disponibles para aquellos usuarios que no los posean.

27.2.11. Preferentemente bicicletas con guardabarros que puedan ser utilizados para espacio publicitario.

27.3. Centros de información y/o atención: los usuarios contarán con estos centros dispuestos en las estaciones de distribución y en lugares intermedios del recorrido. Los mismos tendrán como función ofrecer acceso a planos de la ciudad de Asunción, planos de ubicación de la red de estaciones de suministro, contar con teléfono para llamadas restringidas a servicios asistenciales, así como otros servicios que hagan operativo el Sistema de Bicicleta Pública. En estos centros de información y/o atención no serán permitidos otros servicios comerciales adicionales, ni se podrán ser utilizar para resguardar otro tipo de mobiliario público o privado.

27.4. Señalización adecuada y distintiva: todo el sistema de señalización del Sistema de Bicicleta Pública deberá ser uniforme, distintivo y de fácil identificación.



Cont. Ord./N° 607/15

CAPÍTULO III DE LOS USUARIOS

Art. 28° Usuarios

28.1. Se considera usuario del Sistema de Bicicleta Pública a toda persona física que haga uso de este medio, habiendo accedido al sistema tras la adquisición del carnet de usuario. Sin perjuicio de ello, otros ciclistas pueden utilizar los lugares de estacionamiento de las estaciones del sistema abonando el arancel que se establezca.

Art. 29° Carnet de Usuarios

29.1. El acceso al Sistema de Bicicleta Pública se concretará a través de la inscripción al sistema (que podrá ser pago o gratuito) y la adquisición de un carnet de usuario que será personal e intransferible. El mismo se tramitará según lo disponga la Municipalidad de Asunción y tendrá las características que ésta establezca.

Art. 30° Requisitos

Son requisitos para acceder al carnet de usuario:

- 30.1.** Acreditar identidad y domicilio, mediante la presentación de la Cédula de Identidad.
- 30.2.** Ser mayor de dieciocho (18) años. Sin perjuicio de ello, los menores de entre dieciséis (16) años y dieciocho (18) años, podrán adquirirlo previa autorización de sus padres o tutores.
- 30.3.** Abonar la tarifa correspondiente al abono mínimo, dentro de la cual se incluirá el porcentaje destinado para cubrir el seguro de responsabilidad civil.

Art. 31° Derechos del usuario

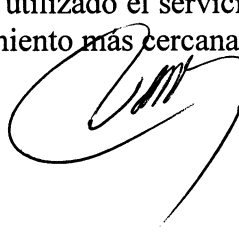
Son derechos del usuario del Sistema de Bicicleta Pública los siguientes:

- 31.1.** Una vez adquirido el carnet de usuario, el titular tiene derecho a acceder al sistema en cualquiera de sus estaciones y hacer uso del servicio.
- 31.2.** El usuario tiene derecho a ser informado de las características particulares del sistema y de su funcionamiento.
- 31.3.** El usuario tiene el derecho de solicitar y recibir asistencia frente a averías o inconvenientes relacionados con el uso del servicio.

Art. 32° Obligaciones de los usuarios

Son obligaciones de los usuarios respecto del servicio:

- 32.1.** Deben hacer uso de este servicio con la mayor diligencia exigible respecto al servicio en general, al tránsito y a los peatones.
- 32.2.** Deben abonar la tarifa previa utilización del servicio.
- 32.3.** Deben llevar siempre consigo su carnet de usuario.
- 32.4.** Una vez activado el carnet de usuario, podrá retirar una bicicleta de cualquiera de las estaciones de distribución y/o estacionamiento.
- 32.5.** Deben asumir la guarda y custodia de la bicicleta que retiran, quedando está bajo la exclusiva responsabilidad del mismo hasta su devolución.
- 32.6.** En caso de robo o hurto, el usuario deberá realizar la correspondiente denuncia policial y presentarla en alguna de las estaciones de suministro y/o estacionamiento.
- 32.7.** Una vez utilizado el servicio, deberá devolver la unidad en la estación de distribución y/o estacionamiento más cercana a su destino.

 *Junta Municipal*
 

Cont. Ord./N° 607/15

Art. 33° Obligaciones de los usuarios respecto de la circulación

33.1. Sólo se podrán estacionar las bicicletas del sistema público en las estaciones de distribución, estacionamientos autorizados a tal fin, o en otros sitios en que no obstruyan el paso y queden suficientemente aseguradas.

33.2. En todo momento deben respetar las reglas de circulación establecidas en las normas vigentes en la Ciudad.

33.3. El usuario debe viajar sin acompañantes en el vehículo.

Art. 34° Incumplimientos

34.1. A través de la reglamentación, la Municipalidad de Asunción determinará las sanciones de las que serán susceptibles los usuarios que infrinjan alguna de estas obligaciones.

**CAPÍTULO IV
DE LA INFRAESTRUCTURA**

Art. 35° Obligación previa

35.1. Para implementar el Sistema de Bicicleta Pública, la Municipalidad de Asunción debe garantizar previamente una infraestructura mínima, adecuada y segura para el buen funcionamiento de este transporte.

**TÍTULO V
LA CICLOVÍA RECREATIVA COMO PROGRAMA DE PROMOCIÓN DE LA
MOVILIDAD SOSTENIBLE**

Art. 36° Programas de promoción de movilidad sostenible

36.1. Es la planificación institucional a nivel municipal que tiene por efecto la intervención estratégica a través de la cual se recupera un espacio público para el desarrollo de la ciclovía recreativa y otras actividades complementarias. Es el espacio de uso exclusivo dentro del cual se promueve y fomenta la movilidad sostenible a pie y en vehículos menores no motorizados.

36.2. La recuperación de los espacios públicos en el marco de estos programas responde a la suspensión temporal de la circulación de vehículos motorizados y que se implementa periódicamente a lo largo del año.

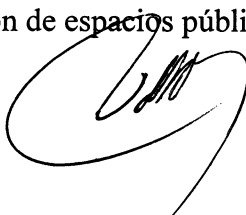
Art. 37° Lineamientos para la implementación de programas de promoción de movilidad sostenible

37.1. Adicionalmente a los lineamientos expuestos en materia de movilidad sostenible en la presente Ordenanza, para la implementación de programas de promoción de movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos deberán considerarse lo siguientes lineamientos:

37.1.1. Priorizar en el ejercicio de la función pública la planeación, generación, mantenimiento y recuperación de espacios públicos a fin de devolverle a la ciudad su carácter de espacio para las personas.

37.1.2. Priorización de la satisfacción de las necesidades de movilidad de los peatones y ciclistas en la planificación y acondicionamiento de recuperación.

37.1.3. Atender la vocación de permanencia de la intervención en la ciudad para la generación de espacios públicos en materia de movilidad sostenible, sin dejar de...//...

Cont. Ord./N° 607/15

.../... considerar que su implementación y desarrollo se debe efectuar de forma temporal, periódica a lo largo del año o de manera permanente y sostenida en el tiempo.

37.1.4. Planificar la generación de espacios públicos teniendo como prioridad la continuidad e integración de la movilidad sostenible a los sistemas de transporte.

Art. 38° Objetivos de los programas de promoción de movilidad sostenible

38.1. A continuación se presentan los objetivos principales que se pueden buscar con la implementación de un programa de movilidad sostenible:

38.1.1. Disminuir la congestión vehicular.

38.1.2. Promover el uso de medios sostenibles de transporte.

38.1.3. Disminuir la contaminación ambiental y los niveles de ruido.

38.1.4. Generar sentido de pertenencia hacia la ciudad.

38.1.5. Apropiación y ocupación inteligente de los espacios públicos para el encuentro y convivencia ciudadana.

38.1.6. Contribuir a la democratización de las calles, integración y generación de equidad.

38.1.7. Generar valores de convivencia ciudadana incluyendo valores democráticos, respeto y tolerancia, comunicación y cohesión social.

38.1.8. Ofrecer un espacio para la difusión y sensibilización en el uso de medios de movilidad sostenible.

38.1.9. Ofrecer un espacio para la recreación gratuita, el aprovechamiento del tiempo libre y la promoción de la actividad física de la población.

Art. 39° Planificación e implementación los programas de promoción de movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos

39.1. Para la planificación e implementación de los programas de promoción de movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos, a los efectos de la implementación del programa de Ciclovía Recreativa en la Ciudad de Asunción se seguirán los lineamientos del “Manual para Implementar y Promocionar la Ciclovía Recreativa”, publicado por la organización Ciclovías Recreativas de las Américas.

**TÍTULO VI
EDUCACIÓN Y DIFUSIÓN**

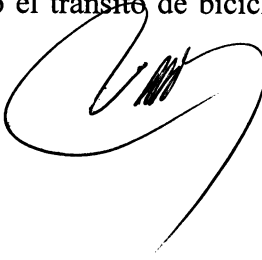
Art. 40° Programas de Concienciación

40.1. La Municipalidad de Asunción en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, en virtud de lo expresado en la Ley N° 5.430/15 instrumentará programas de Educación Vial dirigidos especialmente a orientar y concienciar a automovilistas, conductores de transporte público, motociclistas, ciclistas y peatones en cuanto al uso responsable de la bicicleta.

40.2. Asimismo, promoverá campañas de motivación para generar cambios de actitud y estrechar la cooperación entre conductores de otros vehículos, ciclistas y peatones.

40.3. La Municipalidad de Asunción también procurará que se imparta instrucción vial sobre uso de bicicletas, dentro de la malla curricular del Ministerio de Educación, para lo cual deberá firmar los convenios que sean necesarios.

40.4. La Municipalidad de Asunción realizará, a modo de evento de concienciación que genere impacto, el cierre de avenidas principales para el uso de automovilistas, y se permitirá solo el tránsito de bicicletas en fechas especiales tales como el Día Mundial sin Auto.





Cont. Ord./N° 607/15

40.5. La Municipalidad de Asunción instrumentará programas de educación vial y motivación a través de medios masivos de comunicación (radial, televisión, medios gráficos), gigantografías y campañas de comunicación estratégicamente pensadas.

TÍTULO VII FINANCIAMIENTO

Art. 41° Créase la Cuenta Especial de Bicisendas, la cual servirá para afrontar las erogaciones que demande la elaboración del Plan de Movilidad Sustentable, la implementación y mantenimiento de la infraestructura ciclista vial y complementaria, así como la implementación del Sistema de Bicicleta Pública, el programa de Ciclovía Recreativa y las campañas de educación vial, previstas en esta Ordenanza, y la cual contará con fondos provenientes de:

- 41.1.** El 1% hasta el 5% del Impuesto Inmobiliario ejecutado el año anterior.
- 41.2.** Los recursos presupuestarios que asigne anualmente la Municipalidad de Asunción a los fines de la presente Ordenanza.
- 41.3.** Los aportes provenientes del Gobierno Central, en virtud de la Ley N° 5.430/2015.
- 41.4.** Los préstamos o aportes internacionales.
- 41.5.** Los fondos provenientes de disposiciones testamentarias y donaciones.
- 41.6.** Los fondos generados por el propio sistema, si los hubiere.
- 41.7.** Todo otro recurso obtenido a los fines de la presente Ordenanza.

TÍTULO VIII DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS

Art. 42° Implementar el Plan Integral del Itinerario de Bicisendas de la ciudad de Asunción a partir de los instrumentos administrativos y de regulación urbana que permitan ir concretando físicamente los objetivos y estrategias establecidas en el mismo para una movilidad sostenible.

Art. 43° Aprobar los Anexos que se encuentran dentro del Plan Integral de Bicisendas de la Ciudad de Asunción y que forman parte de la presente Ordenanza.

Art. 44° Se establece un plazo de 180 (ciento ochenta) días contados a partir de la vigencia de la presente Ordenanza para la aplicación del mismo, conjuntamente entre la Municipalidad de Asunción y el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, al cual hacen referencia los Artículos N° 37 y 38 de la Ley N° 5.430/15.

Art. 45° Quedan derogadas todas aquellas Ordenanzas que se opongan a la presente en todo o en parte.

Art. 46° Comuníquese a la Intendencia Municipal.

Sancionada la Ordenanza en la Ciudad de Asunción, a los dieciséis días del mes de diciembre del año dos mil quince. Vetada parcialmente, por la Intendencia Municipal, a través de la Resolución N° 156/2016 I., de fecha 1 de febrero del año dos mil dieciséis, remitida por Mensaje N° 53/2016 S.G.; y aceptado parcialmente el veto en virtud de la Resolución JM/N° 325/16, de fecha nueve de marzo del año dos mil dieciséis, quedando consecuentemente sancionada la presente ordenanza.

Abog. JOSÉ MARÍA OVIEDO V.
Secretario General

CZ.

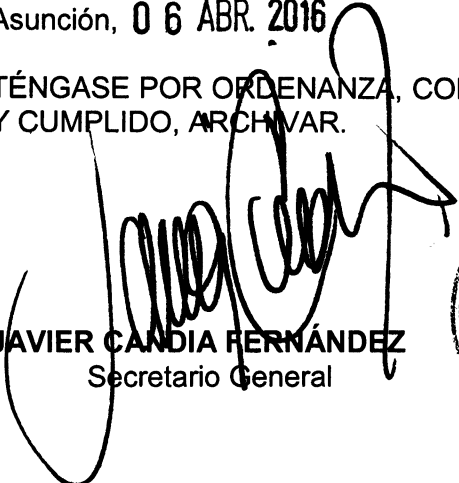
Junta Municipal

Asunción

Ing. Agr. HUGO RAMÍREZ IBARRA
Presidente

Asunción, 06 ABR. 2016

TÉNGASE POR ORDENANZA, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE, DÉSE AL REGISTRO MUNICIPAL,
Y CUMPLIDO, ARCHIVAR.


JAVIER CANDIA FERNÁNDEZ
Secretario General




MARIO ANÍBAL FERREIRO SANABRIA
Intendente Municipal