

**No. 08-2014**

**“ORDENANZA QUE CREA EL SISTEMA MUNICIPAL DE MOVILIDAD ALTERNATIVA NO CONTAMINANTE DE TRANSPORTE TERRESTRE NO MOTORIZADO EN LA CIUDAD DE LOJA”**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

En la ciudad de Loja circulan diariamente 40.000 vehículos. Los embotellamientos ya no se limitan a cierta hora o cierto sector, el caos, la contaminación y el ruido van en aumento dentro de las calles. Las alternativas para no ser parte de esta realidad, son pocas. Y el problema, lejos de solucionarse tiende a hacerse más complejo.

El panorama así como lo conocemos, se ve cada vez más sombrío. La presente propuesta de diseño de la ciclovía para nuestra ciudad, sin duda alguna es una alternativa viable, los vehículos, buses urbanos y taxis, por otro lado provocan grandes congestionamientos, especialmente, en las horas pico.

El vehículo es una de las principales causas de la contaminación ambiental y sonora del planeta. Ha disgregado a las ciudades, que actualmente están menos al servicio de los peatones que de los vehículos, convirtiéndolas en lugares malolientes y ruidosos que jaquean minuto a minuto la sociabilidad y la integridad misma de las personas.

El humo de los vehículos motorizados contiene monóxido de carbono (CO), dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) y plomo. El dióxido de carbono (CO) es altamente tóxico para los animales y el ser humano, porque al ser inhalado bloquea el transporte de oxígeno en la sangre y produce anemia. Además este contaminante químico es el causante del deterioro de edificios, cascos coloniales, monumentos, estatuas y otras estructuras.

El transporte vehicular, aparte de ser considerado un elemento clave en el funcionamiento de la sociedad moderna, puede ser, una importante causa de la contaminación ambiental. La eliminación de una contaminación es en general una tarea muy difícil y costosa, por lo que las medidas preventivas, tienen gran importancia en este aspecto.

La bicicleta fue escogida como uno de los mejores inventos del siglo, un medio de transporte liviano que nos ayuda a movilizarnos y al mismo tiempo que hacemos deporte, es interesante ver en el país el incremento de ciclo paseos turísticos y carreras de aventura.

La bicicleta, por sus características es un excelente medio para movilizarse, es un medio popular, que no contamina, no requiere de mucho mantenimiento, ni de combustible, además promueve la actividad física en la sociedad, nos sirve para viajar, conocer nuestro entorno y compartir.

Es una propuesta para ayudar a mejorar la calidad del medio ambiente sin mayor esfuerzo pedaleando por la ciudad, este deporte es saludable y entretenido; beneficioso para nuestra mente y nuestro cuerpo, es un medio de transporte económico ya que no consume ningún tipo de combustible, nuestra ciudad se vería más atractiva para los turistas que nos visitan.

Por ello, consideramos que en la ciudad de Loja es necesario emprender en la construcción de una ciclovía ya que es una ciudad pequeña donde diariamente circulan muchos vehículos, y generalmente la

gente recorre distancias cortas, en comparación con otras ciudades de Ecuador; contamos con un buen recurso natural como es el buen clima.

Resultaría ideal para quienes realizan recorridos cortos, para los estudiantes de las universidades y colegios, para las personas que trabajan en el centro de la ciudad en fin es una buena alternativa para todos quienes están dispuestos a mejorar su estilo de vida haciendo deporte a diario, es una forma entretenida de llegar a los distintos destinos ya sean el trabajo, el negocio, diligencias, etc.

En este contexto el GAD Municipal de Loja debe apostar decididamente por convertir la bicicleta en un medio de desplazamiento habitual para nuestra ciudad en aras de conseguir un modelo de movilidad sostenible. Para ello, el ordenamiento municipal responde a determinados principios, necesidades y circunstancias: en primer lugar, que las vías urbanas garanticen al ciclista las condiciones de comodidad, accesibilidad y seguridad razonables; en segundo lugar, que fomente y promueva el uso de la bicicleta como medio de transporte, a través de campañas de estímulo y, en tercer lugar, que complete la normativa municipal en cuanto a la utilización de la bicicleta y la convivencia ciudadana y su desavenencia con otros modos de transporte, dado que se prevé un crecimiento del número de ciclistas y también paralelamente de la tipología de las vías por donde podrán circular.

Para ello, consideramos oportuna la redacción de esta Ordenanza para la regulación específica de esta forma de transporte limpio, ecológico, no consumidor de energía, sostenible y saludable en la ciudad de Loja, que por su clima y relieve hace que sean elementos que favorecen su desarrollo y que responde al panorama actual de movilidad de nuestra ciudad, teniendo en cuenta los posibles roces que puedan producirse entre los distintos usuarios de la vía pública, estableciendo las normas para el efecto.

Esta ordenanza propone ayudar a descongestionar la ciudad y utilizar la bicicleta para conservar un ambiente sin contaminación, visitando las rutas turísticas dentro y fuera de la ciudad, y establecer una cultura no contaminante cambiando el vehículo por una bicicleta.

Por lo expuesto se pone a consideración del I. Concejo Municipal de Loja el Proyecto de **“ORDENANZA QUE CREA EL SISTEMA MUNICIPAL DE MOVILIDAD ALTERNATIVA NO CONTAMINANTE DE TRANSPORTE TERRESTRE NO MOTORIZADO EN LA CIUDAD DE LOJA”**.

## **EL CONCEJO MUNICIPAL DE LOJA**

### **CONSIDERANDO:**

**Que**, el Art. 238 de la Constitución de la República del Ecuador, determina que los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana;

**Que**, el Art. 240, de la Constitución de la República del Ecuador, sintetiza que los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales;

**Que**, el Art. 264, numeral 6, de la Constitución de la República del Ecuador en concordancia con el literal f) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece como competencia exclusiva de los gobiernos municipales: “Planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro de su territorio cantonal”;

**Que**, el Art. 415 de la Constitución de la República del Ecuador establece que el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo e incentivarán y facilitarán el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclovías;

**Que**, el Art. 30.4, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que: “Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción...”;

**Que**, el artículo 30.5, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que: Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán entre otras competencias las siguientes: “d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón”; y, “e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial”;

**Que**, el Art. 20.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece que los ciclistas tendrán entre otros derechos el siguiente: a) Transitar por las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en los que se deberán adecuar espacios para hacerlo;

**Que**, el Art. 98 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que los Municipios, en su respectiva jurisdicción, deberán realizar estudios de factibilidad, previo a la incorporación de carriles exclusivos de bicicletas o ciclo vías;

**Que**, el Art. 99 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que para el diseño vial de ciclo vías se considerará la morfología de la ciudad y sus características especiales;

**Que**, es una necesidad de la ciudad de Loja, aliviar los problemas de congestión vehicular, mitigar la contaminación ambiental y disminuir el consumo de energía no renovable generada por la circulación inadecuada de vehículos en el centro de la urbe;

**Que**, el incremento de la tasa de motorización en los últimos años ha provocado nuevos escenarios de movilidad, lo que motiva a la toma de resoluciones acorde a las necesidades y condiciones actuales de la ciudad de Loja;

**Que**, siendo la bicicleta un medio de transporte y de recreación, es necesario fomentar una cultura urbana con más conciencia acerca de su uso para prevenir el daño medio ambiental causado por los vehículos motorizados, los beneficios del ejercicio físico y las alternativas de transporte; por lo que

corresponde a este Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal establecer un marco legal respecto al uso de las ciclovías en el Cantón Loja.

**Que**, el GAD Municipal de Loja debe apostar decididamente por convertir la bicicleta en un medio de desplazamiento habitual para nuestra ciudad en aras de conseguir un modelo de movilidad sostenible; y,

En uso de las facultades constitucionales y legales,

EXPIDE:

La siguiente,

**“ORDENANZA QUE CREA EL SISTEMA MUNICIPAL DE MOVILIDAD ALTERNATIVA NO CONTAMINANTE DE TRANSPORTE TERRESTRE NO MOTORIZADO EN LA CIUDAD DE LOJA”**

**CAPÍTULO I  
GENERALIDADES**

**Art. 1.- Objeto y ámbito:** La presente ordenanza tiene por objeto regular determinados aspectos del ordenamiento del tráfico de ciclistas en las vías y espacios públicos del cantón Loja, en el marco del ejercicio de las competencias municipales en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial reconocidas por la Constitución y la Ley.

**Art. 2.- Objetivos:** La presente ordenanza tiene como objetivos los siguientes:

- a) Incentivar a la ciudadanía el uso de la bicicleta como una modalidad sana y sustentable de movilización, recreación y turismo;
- b) Generar una cultura a través del uso de la bicicleta como medio de movilidad alternativo no contaminante y descongestionamiento vehicular; y,
- c) Incentivar o promover una campaña de concienciación ambiental de respeto de los motores hacia los vehículos no motorizados en los establecimientos educativos y la sociedad en general.

**Art. 3.- Definiciones:** Para efectos de la presente ordenanza, las definiciones sobre vehículos, vías y usuarios de las mismas se entienden utilizados en el sentido que para cada uno de ellos se establece en el anexo I de esta ordenanza.

**Art. 4.- Competencia:** La Unidad Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, será el órgano competente para realizar el control y vigilancia del normal funcionamiento de la presente ordenanza.

**CAPÍTULO II  
SEÑALIZACIÓN VIAL**

**Art. 5.- Señalización de las vías:** Para efectos de la presente ordenanza se tomará en cuenta lo siguiente:

1. Todos los usuarios de las vías comprendidos en la presente ordenanza deben obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición, y deben adaptar su conducta al mensaje del resto de las señales existentes en las vías por las que transitan o circulan.
2. Las ciclo vías tendrán una señalización específica vertical y/o horizontal. El tipo de señalización horizontal y vertical específica está definido en el anexo II de la presente ordenanza.
  - a) En general, las señales verticales coinciden con el modelo de señal definido en el Rglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con un símbolo de bicicleta añadido en la parte superior que indica que la señal va dirigida a las ciclos, y dan una información adicional a los distintos usuarios de las vías públicas: conductores, ciclistas y peatones;
  - b) Las señales horizontales definen los carriles, los sentidos de circulación de las bicicletas, los pasos de peatones, etc. Y complementan la señalización vertical;
  - c) Los pasos específicos para bicicletas se señalarán horizontalmente con dos líneas blancas discontinuas; y,
  - d) Los pasos específicos para bicicletas añadidos a pasos de peatones pueden disponer de semáforos; si no disponen de ellos, deben compartir el del paso de peatones. Las ciclovías que cruzan un paso de peatones pueden disponer de semáforos específicos para bicicletas; si no disponen de ellos, deben compartir el de los vehículos.

El GAD Municipal de Loja podrá incorporar otras señales, complementando el anexo II de la presente ordenanza.

### CAPÍTULO III DE LA CICLOVÍA

**Art. 6.- Ciclovía:** Se establece como ciclovía la siguiente:

Lugar	Coordenadas Geográficas	Descripción
<b>Parque Recreacional Jipiro</b>	S 03 ◊ 59 ■ 32.2” W 0.79 ◊ 12 ■ 02.4 Altitud: 2046m	En este parque es el inicio de la ruta 1, cruzando por la calle Cristóbal Ojeda Dávila, para luego unirse a la avenida Nueva Loja ubicada en el margen derecho de la Avenida Orillas de Zamora.
<b>Centro Comercial Hipervalle</b>	S 03 ◊ 58 ■ 39.7” W 0.79 ◊ 12 ■ 0.25” Altitud: 2066m	Continuando por la Avenida Nueva Loja, tenemos el Centro Comercial Hipervalle que se encuentra ubicado en la esquina de la Avenida Guayaquil en forma trasversal, y en la parte de atrás del mismo tenemos el barrio El Valle un atractivo turístico muy antiguo y conocido de la ciudad. Es muy visitado por los turistas.
<b>Mercado Mayorista</b>	S 03 ◊ 59 ■ 02.6” W 0.79 ◊ 12 ■ 03.1” Altitud: 2072m	Continuando por la misma avenida en línea recta, a la derecha se encuentra ubicada la Puerta de la Ciudad, este es otro importante atractivo turístico de la ciudad. En esta parte la misma avenida cambia de nombre la misma que se llama Emiliano Ortega.

<b>Colegio Beatriz Cueva de Ayora</b>	<b>S 03</b> ◊ <b>59</b> ■ 32.2” <b>W 0.79</b> ◊ <b>11</b> ■ 45” Altitud: 2085m	Continuando con el recorrido en línea recta, seguimos por la avenida Emiliano Ortega. Se llega a la unión con la calle 24 de Mayo, aquí también se ubicará un semáforo, y una señal informativa que indique que subiendo por la calle 24 de Mayo hay una intersección para llegar al centro histórico de la ciudad por la calle 10 de Agosto, conectándose con el proyecto regenerar. También se utilizará una señal reguladora para evitar el congestionamiento de los vehículos y seguridad de los ciclistas.
<b>Estadio Reina del Cisne</b>	<b>S 03</b> ◊ <b>59</b> ■ 56.3” <b>W 0.79</b> ◊ <b>11</b> ■ 34.4” Altitud: 2096m	Continuando por la misma ruta, tenemos el Estadio Reina del Cisne, llegamos al cruce que hay en la esquina de la cárcel, donde se ubicará un monumento al ciclista, se puede ver claramente el triángulo de parterre, siguiendo en la esquina de este lugar se ubicará otra flecha reguladora indicará la unión de la ciclo vía con la calle Catacocha.
<b>Cárcel</b>	<b>S 03</b> ◊ <b>59</b> ■ 25” <b>W 0.79</b> ◊ <b>11</b> ■ 56.4” Altitud: 2081m	En la esquina de la cárcel que es la unión con la calle Catacocha se ubicará una señal informativa para que la gente pueda saber que continua el circuito de la ciclo vía.
<b>Parque Infantil</b>	<b>S 04</b> ◊ <b>00</b> ■ 08.9” <b>W 0.79</b> ◊ <b>11</b> ■ 51.5” Altitud: 2126m	Continuando por la calle Catacocha llegamos al Parque Infantil, pasamos por la entrada al Parque Pucará Podocarpus, luego nos unimos al Colegio Bernardo Valdivieso y salimos a la Avenida Eduardo Kingman, por este lado hay un desvío al Supermaxi.
<b>Parque Pucará Podocarpus</b>	<b>S 04</b> ◊ <b>00</b> ■ 12.5” <b>W 0.79</b> ◊ <b>11</b> ■ 50” Altitud: 2134m	Continuando a la izquierda del Parque Infantil se encuentra ubicado el Parque Pucará, en este existen varios lugares de esparcimiento como: juegos infantiles, restaurante, amplios lugares para hacer deporte.
<b>Parque Lineal La Tebaida</b>	<b>S 04</b> ◊ <b>0.1</b> ■ 04.8” <b>W 0.79</b> ◊ <b>11</b> ■ 59.9” Altitud: 2125m	El parque se encuentra ubicado al sur de la ciudad, cuenta con un gran reservorio de agua para abastecer a la ciudad. Este es un buen lugar para compartir con la familia y para hacer deporte. Al final del parque en la intersección de la calle Reinaldo Espinoza, nos podemos integrar al Jardín Botánico Reinaldo Espinoza, y al Parque Educativo y Recreacional La Argelia en la Universidad Nacional de Loja.
		Inicio de la ruta 2. Pasando el redondel

<b>Avenida Los Paltas Punto 1</b>	S 04◊ 01■ 58.6 W 0.79◊ 12■ 20.9” Altitud: 2191m	entramos a la calle Reinaldo Espinoza de la Universidad Nacional de Loja y se une a la avenida de Los Paltas, por aquí seguimos en línea recta pasando por varios barrios de la ciudad.
<b>Avenida Los Paltas Punto 2</b>	S 03◊ 59■ 34” W 0.79◊ 12■ 28.6” Altitud: 2144m	Existe un cruce en el Barrio Época, por la calle Francia para unir nuevamente a la Avenida de Los Paltas. Continúa el recorrido por la misma avenida en línea recta.
<b>Avenida Manuel Carrión Pinzano</b>	S 03◊ 59■ 10.4” W 0.79◊ 12■ 27.9” Altitud: 2138m	En el término de la Avenida de los Paltas se une la ciclovía con la avenida Occidental en línea recta igual, hasta unirse con la Terminal Terrestre de la ciudad.
<b>Puente del Conservatorio de Música Salvador Bustamante Celi</b>	S 03◊ 58■ 22.5” W 0.79◊ 12■ 06.6” Altitud: 2071m	Continuando el recorrido pasando por el redondel que está ubicado frente a la Terminal Terrestre, hasta llegar al Parque Recreacional Jípiro que es donde se cierra el circuito de la Ciclovía de la ciudad de Loja la misma que en total mide 18.67 kilómetros.

**Art. 7.- Señalización de la Ciclovía:** Ubicación de semáforos y señales

<b>Ubicación de Semáforos</b>	<b>Calles</b>
Parque Recreacional Jípiro	Isidro Ayora
Hipervalle	Avenida Guayaquil
Mercado Mayorista	Avenida Nueva Loja
Instituto Técnico Superior Daniel Álvarez Burneo	Avenida Emiliano Ortega
Tame	Inicio 24 de Mayo
La Salle	Avenida Emiliano Ortega
Estadio	Avenida Emiliano Ortega
Cruce en la cárcel	Catacocha
Colegio Experimental Bernardo Valdivieso	Avenida Eduardo Kingman

**Art. 8.- Ubicación de letreros informativos:** Se ubicarán letreros informativos en los siguientes lugares:

- Parque Recreacional Jípiro
- Mercado Mayorista
- Universidad Técnica Particular de Loja
- GAD Municipal de Loja
- Estadio Reinal del Cisne
- Parque Pucará Podocarpus
- Supermaxi
- Parque Lineal del Sur
- Universidad Nacional de Loja

- Parque Daniel Álvarez
- Terminal Terrestre

## CAPÍTULO IV DE LA ECORUTA

**Art. 9.- De la Ecoruta:** Descripción de los sitios de intersección a eco rutas.

Lugar	Coordenadas Geográficas	Descripción
Parque La Banda	S 03 ◊ 57 ■ 02.6” W 0.79 ◊ 12 ■ 55.2” Altitud: 2025m	Es una amplia franja a orillas del río Zamora, en el sector norte de la ciudad, que ha reservado la Municipalidad para destinarlo, de conformidad con el Plan de Desarrollo Urbano, a lo que, unido al Parque de Jipiro por las orillas del río Zamora, es uno de los parques urbanos más grandes del país. Tiene el vivero horto – frutícola ornamental, tiene un bosque de tipo arboretum, funcionan canchas deportivas y una pista múltiple para bicicletas y prácticas de karting; y, el zoológico de la ciudad.
Parque Recreacional Jipiro	S 03 ◊ 57 ■ 02.6” W 0.79 ◊ 12 ■ 10.34” Altitud: 2042m	El Parque Jipiro tiene más de 10 hectáreas, se integra con el complejo Ferial Internacional. Forma parte también de este conjunto, el Conservatorio Nacional de Música Salvador Bustamante Celi. Entre sus atractivos tenemos el Parque Náutico en la laguna Jipiro, áreas deportivas, piscina, juegos infantiles, concha acústica, bares de comida típica, áreas de camping, etc.
Ecoruta El Carmen	S 04 ◊ 0.1 ■ 34.2” W 0.79 ◊ 10 ■ 42.5” Altitud: 2178m	La Microcuenca El Carmen, ubicada en el barrio del mismo nombre, es una de las fuentes de captación de agua potable para la ciudad de Loja. Este es un excelente camino para los ciclistas que quieran hacer deporte o ir a una tarde de esparcimiento y disfrutar de la naturaleza a pocos minutos de la ciudad.
Parque Podocarpus	Pucará S 04 ◊ 00 ■ 12.5” W 0.79 ◊ 11 ■ 50” Altitud: 2134m	Este parque se encuentra ubicado al sur oriente de la ciudad de Loja, integra al Parque Nacional Podocarpus y al Parque Recreacional La Argelia posee como atractivos turísticos las piscinas que fueron de agua potable para la ciudad de Loja, restaurante de comida típica y el



		realce que tiene este parque es la torre del teleférico.
--	--	--

**Art. 10.- Señalización de la Ecoruta:** Flechas de cruce e intersección de ecorutas:

<b>FLECHAS</b>	<b>Letrero ECORUTA</b>
Parque Recreacional Jipiro	La Banda
Mercado Mayorista indicando el acceso a la Universidad Técnica Particular de Loja	
TAME desvío al centro histórico	
Cárcel desvío a la calle Catacocha	El Carmen
Parque Infantil	Parque Pucará Podocarpus
Calle Anturios	Parque Lineal del Sur

## **CAPÍTULO V DE LAS BICICLETAS**

**Art. 11.- Características de las bicicletas:**

1. Las bicicletas y los ciclistas deben ser visibles en todo momento. Las bicicletas estarán dotadas de un pito y cuando circulen por la noche deben llevar luces (delante de color blanco y detrás de color rojo) y elementos reflectantes que permitan su correcta visualización por los peatones y conductores.
2. Las bicicletas en zona urbana podrán llevar un remolque debidamente certificado y homologado para transportar mercancías siempre que su amplitud no sea superior a 1 metro.
3. Las bicicletas que por fabricación no puedan ser ocupadas por más de una persona, podrán transportar, no obstante, cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad, un menor de hasta 7 años, que debe llevar un casco homologado, en un asiento adicional acoplado a la bicicleta y debidamente certificado y homologado.

**Art. 12.- Estacionamiento de bicicletas:**

1. Las bicicletas se estacionarán en los espacios específicamente acondicionados para tal fin, debidamente aseguradas en los dispositivos habilitados para al efecto. En caso de no existir aparcamientos en un radio de 50 metros, podrán ser amarradas a elementos del mobiliario urbano durante un plazo que no superará las 24 horas, siempre que con ello no se realice ningún daño al elemento de mobiliario urbano, no se vea alterada su función, no se entorpezca el tránsito peatonal y la circulación de vehículos, ni la entrada o salida de los ocupantes de los vehículos estacionados.
2. En cualquier caso, para garantizar la circulación de los peatones, se deberá respetar un espacio libre mínimo de un metro y medio como zona de tránsito para el peatón y no se deberá ocupar más de un 25% del ancho de la acera.
3. Queda específicamente prohibido estacionar delante de zonas donde haya reserva de carga y descarga en la calzada en horario dedicado a la actividad, de estacionamiento para personas con graves problemas de movilidad, paradas de transporte público, pasos para peatones, frente accesos de colegios, locales de pública concurrencia de aforo elevado (cines, discotecas...), fachadas de edificios singulares, en los espacios habilitados para el estacionamiento de bicicletas de uso público y en elementos adosados a las fachadas.

4. Si el estacionamiento de las bicicletas está situado en una zona peatonal o en una acera, se permite la circulación sobre ésta hasta llegar al estacionamiento por el camino más corto de la calzada o vía ciclista, y a una velocidad que no supere la de los peatones, los cuales tienen preferencia sobre las bicicletas.
5. El municipio establecerá lugares de estacionamiento en las diferentes instituciones públicas y privadas, además, sectorizará los aparcamientos en plazas, parques y avenidas de acuerdo a la planificación municipal.

**Art. 13.- Registro de bicicletas:** El GAD Municipal de Loja, podrá crear un registro de bicicletas, de inscripción voluntaria, con la finalidad de facilitar su identificación en caso de robos o extravíos, en los casos de inmovilización o retirada de las bicicletas o en cualquier otro supuesto en que sea necesaria su localización.

Podrán registrar sus bicicletas las personas mayores de dieciocho años, proporcionarán los siguientes datos:

- a) Nombre y apellidos del titular
- b) Domicilio y teléfono de contacto
- c) Número del documento de identidad
- d) Número de bastidor de la bicicleta, en caso de que se disponga del mismo
- e) Marca, modelo y color de la bicicleta
- f) Características singulares
- g) Fotografía de la bicicleta

En el caso de ciclos pertenecientes a menores de dieciocho años, la inscripción se realizará a nombre de sus progenitores o representantes legales.

Las normas de funcionamiento del Registro de bicicletas se establecerán de conformidad con el reglamento que se expida para el efecto.

## **CAPÍTULO VI DE LOS CICLISTAS**

**Art. 14.- Derechos:** Sin perjuicio de los derechos establecidos en el Art. 204 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, los ciclistas tendrán además los siguientes derechos:

- a) A ser atendidos inmediatamente por los agentes de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los vehículos automotores y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública;
- b) Tener preferencia de vía respecto a los vehículos a motor cuando habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con la luz;
- c) Circular, en caso de que existan, por las sendas especiales destinadas al uso de bicicletas, como ciclovías. En caso contrario, lo harán por las mismas vías por las que circula el resto de los vehículos, teniendo la precaución de hacerlo en sentido de la vía, por la derecha, y acercándose lo más posible al borde de la vereda;

- d) Llevar a bordo de forma segura sólo el número de personas para el que exista asiento disponible en las bicicletas cuya construcción lo permita, siempre y cuando esto no disminuya la visibilidad o que incomode en la conducción. En aquellas bicicletas que, por construcción, no puedan ser ocupadas por más de una persona, siempre y cuando el conductor sea mayor de edad, podrá llevar un menor de hasta siete años en asiento adicional; y,
- e) Los demás que determinen las leyes y reglamentos.

**Art. 15.- Obligaciones:** Los ciclistas tendrán las siguientes obligaciones:

- a) Utilizar ropa apropiada para que los conductores y peatones lo reconozcan fácilmente. Esta ropa (mayormente la parte superior) debe ser de colores llamativos
- b) Utilizar el casco de acuerdo a las especificaciones técnicas;
- c) En la noche es indispensable utilizar ropa brillante y reflectiva por delante, por detrás y por los lados para ser identificado a distancia por los conductores de los automóviles, además de contar con luz delantera (faro) y trasera (luz roja e intermitente), para así ser más visible a mayor distancia;
- d) Acceder de forma segura y continua a las diversas ciclovías, ecorutas y demás infraestructura vial;
- e) Respeten las señales de tránsito y a los ciclistas;
- f) Cuidar la infraestructura de la ciclovía;
- g) Mantener sus bicicletas equipadas con los siguientes aditamentos de seguridad: Frenos de mano, dispositivos reflectantes en los extremos delantero de color blanco y posterior de color rojo, dispositivos reflectantes en pedales y ruedas. Para transitar de noche, la bicicleta debe tener luces trasera y delantera en buen estado;
- h) Mantener la bicicleta y sus partes en buen estado mecánico, en especial los frenos y llantas;
- i) Respetar la prioridad de paso de los peatones, en especial si son mujeres embarazadas, niños, niñas, adultos mayores de 65 años, invidentes, personas con movilidad reducida y personas con capacidades especiales; y,
- j) Las demás que determine la Ley.

## **CAPÍTULO VII PROHIBICIONES Y SANCIONES**

**Art. 16.- Prohibiciones:** Está prohibido para los conductores de todo tipo de bicicletas, lo siguiente:

- a) Circular con el vehículo apoyado sólo en una rueda. Conducir en sentido contrario de la señalización trazada en las vías para uso de vehículos.

- b) Realizar maniobras que supongan un riesgo para la conducción y pongan en peligro la integridad física de otros ciclistas, peatones y demás conductores de vehículos.
- c) Conducir utilizando, auriculares, teléfono móvil u otros dispositivos incompatibles con la atención permanente a la conducción.
- d) Abstenerse de llevar puestos auriculares que no permitan una correcta audición del entorno.
- e) Conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.
- f) Realizar carreras u otras competiciones no autorizadas entre bicicletas.
- g) Transportar a otra persona en bicicleta para un solo ciclista, excepto a los menores de 7 años transportados en sillitas acopladas a la bicicleta de un adulto.
- h) Soltar el volante, excepto cuando sea necesario para hacer una señal de maniobra.
- i) Realizar maniobras repentinas.
- j) Sujetarse a otros vehículos en movimiento o para que lo remolque.
- k) Circular zigzagueante entre vehículos o peatones, excepto en la calzada, respecto a los vehículos, cuando estén parados en un semáforo.
- l) Cargar la bicicleta con objetos que dificulten su utilización o reduzcan la visión.
- m) Transportar personas en el manubrio de la bicicleta o entre el conductor y el manubrio;
- n) Circular por los carriles de media y alta velocidad;
- o) Circular por las aceras o por lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones. En caso de necesitar hacerlo, bajarse de la bicicleta y caminar junto a ella;
- p) Transportar carga que impida mantener ambas manos sobre el manubrio, y un debido control del vehículo o su necesaria estabilidad o que disminuya la visibilidad del conductor; y,
- q) Abstenerse de retirar las manos del manubrio, a menos que haya necesidad de hacerlo para efectuar señales para girar o detenerse y hacer uso anticipado de señales manuales advirtiendo la intención cuando se va a realizar un cambio de rumbo o cualquier otro tipo de maniobra, señalando con el brazo derecho o izquierdo, para dar posibilidad de adoptar las precauciones necesarias.

**Art. 17.- Sanciones:** La Comisaría Municipal de Tránsito será la encargada de establecer las sanciones por el incumplimiento de la presente ordenanza de conformidad con los procedimientos establecidos en la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico de Organización, Autonomía y Descentralización; y, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

## **CAPÍTULO VIII EDUCACIÓN VIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA**

**Art. 18.- DIFUSIÓN DEL USO DE LA CICLOVÍA.-** La Administración Municipal, promoverá el uso adecuado de las ciclovías, ecorutas involucrando la participación y capacidad organizacional de grupos sociales, asociaciones deportivas o ligas barriales en la organización y ejecución de ciclopaseos

dirigidos a la comunidad. Además, se harán campañas permanentes en escuelas, colegios, universidades y en toda institución sobre los beneficios de la bicicleta y el uso de las ciclovías como aporte al descongestionamiento vehicular.

### **DISPOSICIÓN GENERAL**

Supletoriamente, en aquellas materias no reguladas expresamente por la presente Ordenanza o que regule la autoridad municipal en base a la misma, se aplicará la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y demás normativa pertinente. Se incluye como parte de esta Ordenanza la ruta trazada en el proyecto REGENERAR.

### **DISPOSICIÓN TRANSITORIA**

En el plazo de 180 días de aprobada la presente ordenanza la Administración Municipal, implementará de conformidad con la planificación establecida la o las ciclovías, ecorutas, senderos y más infraestructura vial acondicionada para el uso de ciclistas.

### **DISPOSICIÓN FINAL**

La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de su aprobación. Quedan derogadas todas las normas de igual o menor jerarquía que se opongan a la presente ordenanza.

Es dada en el salón de sesiones del I. Concejo Municipal a los dos días del mes de mayo del año dos mil catorce.

Ing. Jorge Bailón Abad  
ALCALDE DE LOJA

Dr. Fabricio Loján González  
SECRETARIO GENERAL

**RAZÓN:** Dr. Fabricio Loján González, Secretario General del Concejo Municipal de Loja, **CERTIFICA:** que la “**ORDENANZA QUE CREA EL SISTEMA MUNICIPAL DE MOVILIDAD ALTERNATIVA NO CONTAMINANTE DE TRANSPORTE TERRESTRE NO MOTORIZADO EN LA CIUDAD DE LOJA**”, fue discutida y aprobada en las sesiones ordinarias celebradas el veinte de septiembre del año dos mil doce y dos de mayo del año dos mil catorce, en primer y segundo debates, respectivamente; siendo aprobado su texto en la última fecha; el mismo que es enviado al señor Alcalde, Ing. Jorge Bailón Abad; en tres ejemplares para la sanción u observación correspondiente de conformidad al Artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. Loja, a los siete días del mes de mayo del año dos mil catorce.

**Dr. Fabricio Loján González**  
SECRETARIO GENERAL

**ING. JORGE BAILÓN ABAD, ALCALDE DE LOJA.-**

Al tenor del artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, por haberse cumplido el procedimiento establecido en el mencionado Código Orgánico, SANCIONO expresamente su texto y dispongo su promulgación para conocimiento del vecindario lojano.- Loja, a los siete días del mes de mayo del año dos mil catorce.

Ing. Jorge Bailón Abad  
ALCALDE DE LOJA

## **ANEXOS I:**

**Definición:** Para efecto de la presente ordenanza se considera las siguientes definiciones:

**ACCESO.-** Todos los carriles de tránsito que se mueven hacia una intersección, ingreso o salida de una infraestructura.

**ACERA O VEREDA.-** Parte de la vía reservada para el uso exclusivo de los peatones, ubicado a los costados de la vía.

**BICICLETA.-** Vehículo de tracción humana de dos o más ruedas en línea.

**CARRETERA.-** Vía pública destinada al tránsito vehicular y peatonal, ubicada fuera de los centros poblacionales.

**CARRIL DE ACELERACIÓN.-** Un carril de cambio de velocidad para que el vehículo pueda aumentar su velocidad hasta llegar a un promedio que le permita una mayor seguridad para incorporarse al tránsito.

**CARRIL DE CIRCULACIÓN.-** Espacio delimitado en la calzada, destinado al tránsito vehicular en una sola columna en el mismo sentido de circulación.

**CARRIL DE DECELERACIÓN.-** Un carril de cambio de velocidad que tiene por objeto permitir a un vehículo que va tomar una curva de salida desde una carretera, hacerlo a una velocidad segura para realizar un viraje luego de abandonar el flujo normal de circulación.

**CARRIL EXTERNO.-** El carril de la derecha de una vía que tenga dos o más carriles de circulación en la misma dirección, ubicado junto a la berma o a la acera.

**CARRIL INTERNO.-** El carril izquierdo de una vía que tenga dos o más carriles de circulación en la misma dirección, ubicado junto al parterre o a la línea de separación de flujos opuestos.

**CASCO.-** Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica y que cumpla con las especificaciones de la norma INEN específica o la norma que la modifique o sustituya.

**CALLE.-** Vía pública ubicada en los centros poblacionales conformada de aceras y calzada, destinada al tránsito peatonal y/o vehicular.

**CALLEJÓN.-** Sendero estrecho y largo a modo de calle, entre edificaciones. Vía secundaria generalmente angosta para uso de vehículos y peatones.

**CALZADA.-** Parte de la vía pública destinada a la circulación de vehículos, comprendida entre los bordes del camino y aceras.

**CEDER EL PASO.-** Obligación de los conductores y peatones de detenerse para permitir el paso a los vehículos que circulan por vías principales o a los peatones que transitan por zonas de seguridad peatonal.

**CICLO VÍA.-** Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

**CONTAMINACIÓN VISUAL.-** Es el desorden producido por los anuncios publicitarios que en número excesivo o mal colocados, obstruyen la visibilidad o alteran la fisonomía urbana o natural.

**EDUCACIÓN VIAL.-** Conjunto de conocimientos y normas que tiene por objeto capacitar a la población en general para que sepan conducirse en la vía pública con mayor seguridad ya sea como peatones, pasajeros o conductores.

**ECORUTA.-** Lugares que se encuentran ubicados en las afueras de la ciudad, dentro de los parques; pero dentro del casco urbano, los mismos que son recomendados para dar paseos en bicicleta, salir a caminar, etc., por los senderos existentes dentro de los mismos rodeados de bellos paisajes y aire puro.

**INTERSECCIÓN.-** Área común de calzadas que se cruzan o convergen.

**INTERSECCIÓN REGULADA.-** Aquel en que existe semáforo funcionando normalmente, excluyendo la intermitencia, PARE, CEDA EL PASO o agente de tránsito.

**ISLA DE SEGURIDAD.-** Área o espacio oficialmente designado, construido o señalizado sobre las vías públicas, para refugio y protección exclusiva de peatones.

**PEATÓN.-** Es la persona que transita a pie por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras y, las personas con capacidades especiales que transitan igualmente en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros.

**RUTA.-** Recorrido legalmente autorizado a la transportación pública, considerado entre origen y destino.

**USUARIO VIAL.-** Es toda persona o animal que se encuentra sobre la vía haciendo uso de la misma.

**VÍA PRINCIPAL.-** Calle o carretera en que por dispositivos de control de tránsito instalados, los vehículos tienen preferencia respecto de otros.

**VÍA PRIVADA.-** Vía comprendida dentro de los límites de una propiedad privada.

**VÍA PÚBLICA.-** Vía destinada al libre tránsito vehicular y peatonal.

**VÍA SECUNDARIA.-** Calle o carretera no principal.

**VISIBILIDAD.-** Circunstancia que permite distinguir con mayor o menor nitidez objetos, dependiendo además, de las condiciones atmosféricas y de la luminosidad.

**ZONA DE ESTACIONAMIENTO.-** Sitio destinado y marcado con señales especiales por la autoridad competente, para el estacionamiento de los vehículos en las vías públicas o privadas fuera de ellas.

**ZONA DE SEGURIDAD PEATONAL.-** Es el espacio señalizado o no ubicado dentro de las vías y reservado oficialmente para el uso exclusivo de los peatones como: paso cebra; las aceras o veredas; puentes peatonales; ingresos a establecimientos educativos, iglesias, cuarteles, cuerpo de bomberos,



mercados cerrados y abiertos, plazas, parques, campos deportivos, cines y teatros; y, accesos para discapacitados, sin perjuicio de la señalización reglamentaria establecida para el efecto.


ZONA RESIDENCIAL.- Área urbana que por el uso del suelo, al costado de las vías se encuentran ubicadas viviendas para uso habitacional.

ZONA RURAL.- Áreas ubicadas fuera del perímetro urbano.

ZONA URBANA.- Áreas con asentamientos poblacionales.

## ANEXO II:

Señales de Tránsito:

<b>Localización</b>	Las señales de tránsito por lo general deben estar colocadas a la derecha del sentido del tránsito. En algunos casos estarán colocadas en lo alto sobre la vía (señales elevadas). En casos excepcionales, como señales adicionales, se podrán colocar al lado izquierdo del sentido del tránsito. Deberán colocarse a una distancia lateral de acuerdo a lo siguiente:	
---------------------	---	--

### Marcas en el pavimento – Bicicleta

Se utiliza marcas en el pavimento, de 0.10 x 0.10 de ancho y se las pinta con pintura amarilla reflectiva.