



Municipio de Loja



## ORDENANZA N° 031-2021

### ORDENANZA QUE REGULA EL USO DE LA BICICLETA Y AFINES COMO MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL CANTON LOJA

#### EXPOSICION DE MOTIVOS

Una de las características más importantes de la naturaleza es la evolución, y las sociedades humanas, por ser parte de la naturaleza, evolucionan con el paso del tiempo. En este sentido, en poco más de 100 años el vehículo privado ha pasado de ser un lujo, a convertirse en una herramienta más en nuestro día a día. Debido a las consecuencias de esta nueva situación, se plantea el reto de gestionar la movilidad para encaminarla hacia una sociedad sostenible.

El tráfico está ligado a la creación de necesidades y la formación de deseos de desplazamiento. Los factores culturales y económicos estimulan la movilidad y velocidad, lo cual orienta la ocupación del territorio y la selección del medio de transporte. El modelo de ciudad, en cuanto a los usos del suelo, densidad y vías, repercute en la mayor o menor necesidad de desplazamientos, lo cual se traduce en la gestión del espacio público y de las calles. Hay que tratar en lo posible de tener una mejor ciudad con menos tráfico, menor contaminación y con una cultura de respeto hacia todos los usuarios de la vía, de manera especial a los de mayor vulnerabilidad.

Los problemas de movilidad están también relacionados con la planificación territorial. Las ciudades son cada vez más grandes, sobre todo si las edificaciones son de baja densidad (urbanizaciones en los extrarradios urbanos), incrementando la distancia entre el centro urbano, el lugar de trabajo y la residencia particular. Esto repercute en un mayor uso del vehículo privado para realizar distancias relativamente cortas; aunque el problema quedaría



Municipio de Loja



solventado con un sistema de transporte público eficaz combinado con el uso de la bicicleta o el hábito de caminar.

Seguir haciendo un uso abusivo del vehículo privado no es el camino para lograr una movilidad sostenible. Los problemas que genera este tipo de transporte van mucho más allá de la contaminación atmosférica, repercutiendo, por ejemplo, en la planificación urbanística. Por esto es necesario implantar planes de movilidad sostenible que deriven en actuaciones concretas. Existen, además, experiencias previas con resultados muy positivos que deben ser referentes para integrar la variable ambiental en nuestro modo de transporte y conseguir ser más sostenibles, en nuestros desplazamientos.

Debemos señalar que el transporte motorizado es el consumidor del 60% del petróleo extraído en todo el mundo y genera diferentes tipos de emisiones contaminantes, siendo el CO<sub>2</sub> el principal causante del cambio climático que se está produciendo en el planeta. Se calcula que los vehículos a motor son responsables del 94% de las emisiones de este gas de efecto invernadero y continúan basando su funcionamiento en el motor de combustión, que sólo aprovecha el 15% de la energía que contiene el carburante.

La conformación urbana de la ciudad de Loja es de tipo Lineal, con una superficie aproximada de 12 Km de largo por 4 Km de ancho, con un importante crecimiento hacia el occidente. Para el sistema de transporte de la ciudad se han conformado dos corredores principales, centrales y orientales (paralelo al río Malacatos y Zamora). La población demandante de transporte urbano en la ciudad de Loja representa el 63,42% del total de la Población. (UMTTTTSV-LOJA; INEC 2010).

En el cantón, durante los últimos años, su población se ha incrementado considerablemente y por lo tanto su economía se ha vuelto más dinámica, razón por la cual la demanda de vehículos particulares, unidades de transporte público y taxis va en aumento; lo que ha originado un notable crecimiento del parque automotor.



Municipio de Loja



El motivo de viaje en nuestra ciudad por trabajo es la actividad que mayor número de viajes de la población genera, porcentualmente llega al 70,01%; mientras que el estudio y la gestión conjuntamente ocupan el 16,41% de la movilización. Las compras como motivo de viaje aportan el 5,46% a la razón de la movilización de personas en la ciudad. El restante 8,12% se divide entre salud, recreación y otras razones para el desplazamiento de la población. Del análisis de la información obtenida, se establece que las familias realizan 2,2 viajes diarios por familia, lo cual determina que son 125.939 personas/día que se movilizan en la ciudad, y generan a su vez 2,54 viajes por persona por día, lo que da un total de 319.885 viajes/día en la ciudad repartidos en los diferentes modos de transporte y por los motivos de viaje establecidos anteriormente. (Fuente: UMTTTSV)

La tasa de generación de viajes o de uso diario de cada modo de transporte por habitante es la siguiente: en vehículo Particular 2.70 Bus 2.56 Taxi 2.70 Transporte Escolar 2.00 Vehículo Pesado 2.70 Bicicleta 2.00 A pie 2.00 (Fuente: DMTTT)

Respecto del modo de transporte para la realización de los viajes, se establece que el 41,64% de los encuestados prefieren moverse en bus urbano y el 13,62% lo hace en taxi, concluyéndose que la población de la ciudad se inclina a moverse en transporte público, seguido por vehículo propio en un equivalente a 35,83%. La movilización en medios como la bicicleta o a pie es baja, por lo que no existe la costumbre de usar medios alternativos no motorizados. (Fuente: DMTTT)

El cantón Loja ha dado pasos sustanciales en el cuidado y protección del medio ambiente, como: cantidad de áreas verdes, protección de humedales y fuentes hídricas, manejo de desechos, energía limpia y movilidad sostenible, motivos por los cuales nuestra ciudad es considerada como una ciudad en desarrollo sostenible.

Las ciclovías existentes, presentan puntos de conflicto en diferentes tramos, intersecciones y en aquellos donde la circulación de bicicletas es contraria



Municipio de Loja



sentido al sentido de circulación del resto de vehículos. De ahí surge la necesidad de replantear la norma orientada a mejorar las condiciones de la infraestructura, uso del vehículo y el comportamiento humano factores fundamentales para el desarrollo de la movilidad sostenible en nuestro cantón.

## CONSIDERANDO

**Que**, el artículo 227 de la Constitución de la República del Ecuador señala que la administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación;

**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”;





Municipio de Loja



**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 Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), establece en su artículo 54, literal f) que el gobierno autónomo descentralizado municipal deberá “prestar los servicios públicos y construir la obra pública cantonal correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad”;

**Que**, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), establece en su artículo 57, literal c) es Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal “Crear, modificar, exonerar o extinguir tasas y contribuciones especiales por los servicios que presta y obras que ejecute”;

**Que**, el artículo 231 del Código Orgánico de la Función Judicial manifiesta que: “Los Gobiernos Autónomos Descentralizados serán competentes para conocer y sustanciar las contravenciones establecidas en ordenanzas municipales e imponer las correspondientes sanciones que no impliquen privación de libertad”.

**Que**, el artículo 364 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) dispone que los “ejecutivos de los gobiernos autónomos descentralizados podrán dictar o ejecutar, para el cumplimiento de sus fines, actos administrativos, actos de simple administración, contratos administrativos y hechos administrativos”; y, que en concordancia con el segundo inciso del artículo 367 ibídem, los actos administrativos podrán extinguirse o reformarse en sede administrativa por razones de legitimidad o de oportunidad;



Municipio de Loja



**Que**, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), establece en su artículo 2 que la referida ley, en cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en los siguientes principios generales: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables;

**Que**, la LOTTTSV en su artículo 30.4 señala 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, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar (...)”;

**Que**, el artículo 30.5 ibidem establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán competencias entre otras: “d) Planificar, regular controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;”

**Que**, el artículo 84 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial manifiesta que “Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que, como peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional.”;



Municipio de Loja



**Que**, el artículo 198 de la LOTTTSV establece que; “Son derechos de los peatones los siguientes:

- a) Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro;
- b) Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas;
- c) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad;
- d) Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida; todo el tiempo en los cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas escolares; y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás;
- e) Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas;
- f) Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el desplazamiento de personas y recibir de estos y de los demás ciudadanos la asistencia oportuna cuando sea necesario; (...)

**Que**, el artículo 204 de la LOTTTSV, determina como derechos de los ciclistas, entre otros:

- “a) Transitar por todas 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 deberá adecuar espacios para hacerlo;
- b) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares;
- c) Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones



Municipio de Loja



correspondiente, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de bus o similares;

d) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías; (...)"

**Que**, en su parte pertinente el Artículo 102 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que: "(...)"

Los GADs metropolitanos o municipales, de acuerdo a la realidad de su circunscripción y en el marco del plan de ordenamiento territorial, previo a la construcción de edificaciones, deberán exigir el estudio técnico de impacto vial, con el fin de precautelar el buen uso de las vías e infraestructura urbana y garantizar una movilidad adecuada.

Los GADs metropolitanos o municipales deberán además destinar parte de la infraestructura vial a los peatones, con el fin de incrementar las condiciones de seguridad de este sector." Se prohíbe el uso y apropiación de espacios públicos como sitios de operación exclusiva para la prestación de servicios de transporte comercial terrestre.

**Que**, el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial determina lo siguiente:

Art. 103.- Los GADs, en su respectiva jurisdicción, deberán realizar estudios de factibilidad, previo a la incorporación de carriles exclusivos de bicicletas o ciclo vías.

Art. 104.- Para el diseño vial de ciclo vías se considerará la morfología de la ciudad y sus características especiales.

Art. 105.- Los GADs deberán exigir en proyectos de edificaciones y áreas de acceso público, zonas exteriores destinadas para circulación y parqueo de bicicletas, dando la correspondiente facilidad a las personas que utilizan este tipo de transportación en viajes pendulares.





Municipio de Loja



Art. 106.- Los GADs deberán exigir a las entidades públicas que cuenten con áreas de estacionamientos para bicicletas y áreas de aseo para sus usuarios.

Art. 107.- Los GADs metropolitanos y municipales incentivarán la realización de ciclo vías recreativas (ciclo paseos), en los que se destinarán vías para la circulación exclusiva de bicicletas

**Que**, la UMTTTSV emite el estudio técnico No. 002-DT-UMTTTSV-2020 denominado “Estudio para implementar una red de ciclovías segura y sostenible en la ciudad de Loja”

En ejercicio de sus atribuciones legales, contenidas en el artículo 2 numeral 1; y, el artículo 57 literal a) y 87, literal a) del COOTAD el concejo municipal expide la siguiente ordenanza.

## **ORDENANZA QUE REGULA EL USO DE LA BICICLETA Y AFINES COMO MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL CANTON LOJA.**

### **CAPITULO I**

#### **OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN, FINES Y DEFINICIONES**

**Art. 1. Objeto.-** La presente ordenanza tiene por objeto planificar, regular e incentivar la movilización de personas en bicicleta y monopatín (scooters eléctrico) como modalidades de transporte sostenible, saludable y ambientalmente amigable, en el marco de las competencias municipales en materia de, transporte, tránsito y seguridad vial.

**Art. 2. Ámbito de aplicación.-** La presente ordenanza será de obligatoria aplicación en todo el cantón Loja, la Dirección de Movilidad de Tránsito, Transporte Terrestre (DMTTT), El cuerpo de Agentes Civiles de tránsito y la



Municipio de Loja



Comisaría de Tránsito serán las encargadas de la implementación, ejecución, seguimiento y control de la movilidad en el cantón Loja.

Las resoluciones y convenios que se adopten en el marco de la presente ordenanza serán de aplicación para todo el cantón, siendo responsabilidad de la Municipalidad, a través de los órganos competentes, velar por su cumplimiento y ejecución.

**Art. 3.- Fines.-** Los fines de la presente ordenanza son:

- a. Establecer los lineamientos para la planificación, creación, medición, implementación y mejora de la política pública de medios de transporte sostenible como, en bicicleta, monopatín y afines.
- b. La coordinación interinstitucional entre las diferentes entidades del GAD Municipal, sus entidades adscrita empresas públicas y organizaciones particulares para asegurar el efectivo cumplimiento de lo dispuesto en la presente ordenanza.
- c. Establecer criterios para la implementación, monitoreo, medición y mejora de la infraestructura para garantizar la movilidad segura en bicicleta, monopatín y caminata.
- d. Promover el uso de la bicicleta y caminata como modalidades de transporte prioritarios y la educación para generar una armónica convivencia entre los diferentes actores de la movilidad.
- e. Organizar y regular la implementación de proyectos de bicicleta pública, ciclo vías y ciclo parqueos.
- f. Motivar la participación ciudadana para el seguimiento, monitoreo y mejora de la implementación de la presente ordenanza.

**Art. 4.- Definiciones.-** Para los fines de la presente Ordenanza se entiende por:

1. **Bicicleta.-** Ciclo de dos ruedas accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan y principalmente a través de la



Municipio de Loja



trasmisión de movimiento a la(s) rueda(s) trasera(s) en particular mediante pedales o manivelas.

**2. Bicicleta con Sistema de Pedaleo Asistido.-** Bicicleta equipada con motor eléctrico auxiliar de potencia nominal continua que no excede de 350W, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del ciclista, ya que su tracción no es propia, sino asistida por tracción humana a través del pedaleo. Dicha potencia debe disminuir progresivamente conforme aumente la velocidad del vehículo y el motor auxiliar deja de funcionar o se suspende cuando el conductor no pedalea o el vehículo alcance una velocidad máxima de 25 km/h. No constituye vehículo motor o ciclomotor.

**3. Bicicleta eléctrica.-** Vehículo que no cuenta con motor de combustión interna o que, cuenta con motor eléctrico cuya potencia continua nominal máxima es inferior o igual a 500Kw y, cuya velocidad máxima por construcción no supera a 25 Km/h.

**4. Monopatín eléctrico.-** Vehículo de movilidad personal, propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre los 6 y 25 km/h, siempre que no tengan asiento.

**5. Ciclo.-** Vehículo no motorizado de una o más ruedas, accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan y principalmente a través de la trasmisión de movimiento a la(s) rueda(s) trasera(s) en particular mediante pedales o manivelas."

**6. Ciclista.-** Persona que conduce una bicicleta.

**7. Cicloacera.-** Ciclovía segregada en la acera, según las características definidas por las normas INEN, destinado al uso exclusivo de la circulación de bicicletas y otros ciclos. Excepcionalmente, en los casos expresamente señalados, se puede permitir la circulación en esta vía de los Vehículos de Movilidad Personal.



**8. Ciclocarril.-** Carril de una calzada conformada por más de un carril que ha sido señalizado, de acuerdo a las normas INEN para permitir la circulación compartida de la bicicleta y otros vehículos, los cuales deben circular a una velocidad máxima de 30km/h.

**9. Ciclosenderos.-** Vía ciclista en parques, alamedas, senderos o espacios no urbanizados, que normalmente se comparte con el peatón.

**10. Ciclovía.-** Espacio de la vía pública, que esta segregada físicamente, según las características definidas normas INEN, destinado al uso exclusivo de la circulación bicicletas y otros ciclos. En algunas vías públicas existentes, la ciclovía se segrega de la calzada y/o acera. Excepcionalmente, en los casos expresamente señalados, se puede permitir la circulación en esta vía de los Vehículos de Movilidad Personal.

**11. Infraestructura ciclovial.-** Intervención física a través de la cual se segrega o señala la vía pública a fin de canalizar la circulación de bicicletas en condiciones de seguridad, minimizando su grado de vulnerabilidad y en salvaguarda de la integridad física de los usuarios de la vía.

**12. Infraestructura ciclovial complementaria.-** Infraestructura o equipamiento que de forma complementaria a las vías en las que circulan bicicletas y otros ciclos 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 ciclovial, entre otros elementos, los estacionamientos para bicicletas (cicloparqueadero cicloestación de transferencia modal), puestos de servicio técnico, surtidores de agua, estaciones de bicicleta pública, etc.

**13. Infraestructura ciclovial no segregada.-** Calzada de la vía pública en la que en ausencia de vías especialmente segregadas para la circulación de bicicletas, es posible la circulación de las mismas. Estas vías deben necesariamente contar con la señalización correspondiente el tránsito mediante bicicleta.





## PRIORIZACIÓN Y DERECHOS DE LA BICICLETA Y AFINES COMO MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

**Art. 5.- Priorización.-** En el cantón Loja se prioriza el desplazamiento en bicicleta y otros vehículos no motorizados, como medios de transporte sostenible a través de la incorporación de la infraestructura ciclovial y complementaria en la planificación, implementación y supervisión del programas y proyectos de inversión de infraestructura vial.

En los proyectos de vialidad se considera como alternativa la utilización de medios de transporte sostenible.

**Art. 6.- Derechos y obligaciones de los ciclistas y conductores de monopatines.-** El uso de la bicicleta y/o monopatín como medio de transporte conlleva a que los ciclistas y/o conductores tengan derechos, obligaciones, prohibiciones e infracciones que serán sancionadas de acuerdo a lo que establece la ley y la presente Ordenanza.

**Art. 7.- Derechos.-** Sin perjuicio de los derechos establecidos en el artículo. 204 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y su Reglamento, los ciclistas y conductores de monopatines tendrán además los siguientes derechos:

- a) A ser atendidos inmediatamente por los agentes civiles 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) Los ciclistas circularan por las ciclovías, ciclocarriles, cicloaceras, ciclosenderos y ciclocalles, debidamente señalizadas, en caso contrario, lo harán por las mismas vías por las que circula el resto de los vehículos, teniendo la



Municipio de Loja



precaución de hacerlo en sentido de la vía, por la derecha, y acercándose lo más posible al borde de la vereda.

Los monopatines circularán exclusivamente en las ciclovías, en la zona 30km/h y calles internas de urbanizaciones.

**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;

**e)** Derecho a transportar su bicicleta o monopatín en el transporte público, de conformidad con el reglamento emitido por la DMTTT;

**f)** Los conductores de monopatines tendrán derecho de estacionar sus vehículos en las diferentes áreas de estacionamiento de bicicletas.

**g)** Circular fuera de las zonas 30km/h sin el casco y para menores de 16 años en todas las zonas.

### CAPÍTULO III

#### DE LAS OBLIGACIONES Y PROHIBICIONES

**Art. 8.- Obligaciones.-** Los conductores de bicicletas y/o monopatines tendrán las siguientes obligaciones:

**a)** En vías interurbanas y carreteras estatales los ciclistas utilizarán chaleco reflectivo o traje correspondiente para que puedan ser visibilizados con facilidad por el resto de usuarios de la vía;



Municipio de Loja



b) Los ciclistas deben utilizar obligatoriamente el casco en todas las vías del cantón Loja.

c) En la noche los ciclistas deben utilizar ropa brillante y reflectiva por delante, por la parte posterior y por los lados para ser identificado a distancia por los conductores de los automóviles.

d) Respetar las señales de tránsito, peatones y ciclistas;

e) Cuidar la infraestructura ciclovial;

f) Mantener sus bicicletas y monopatinos 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 posteriores y delantera en buen estado;

g) Mantener la bicicleta y monopatinos con sus partes en buen estado mecánico, en especial los frenos y llantas;

h) 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 discapacidad;

i) Circular por la derecha y por la calzada en el sentido del tránsito, nunca de contravía. Si existe ciclovía o senda para ciclistas, circular por ella, no por la calzada;

j) Hacer señales antes de maniobrar: al girar a la izquierda, a la derecha y para frenar;

k) Abstenerse de llevar puestos auriculares que no permitan una correcta audición del entorno;

l) Mantener adecuada distancia de los demás vehículos circulantes y estacionados;



Municipio de Loja



II) Respetar todas las señales y normas de tránsito (especialmente, no olvidar la detención ante el semáforo en rojo y el respeto a la prioridad peatonal);

m) El ciclista deberá portar la cédula de identidad; y,

n) las demás disposiciones de la ley y la presente ordenanza.

**Art. 9.- Prohibiciones:** Está prohibido para los conductores de todo tipo de bicicletas y monopatines, 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 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) Conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas;

e) Realizar carreras u otras competiciones no autorizadas entre bicicletas y monopatines;

f) Transportar a otra persona en bicicleta para un solo ciclista, excepto a los menores de 7 años transportados en sillas acopladas a la bicicleta de un adulto;

g) Soltar el volante, excepto cuando sea necesario para hacer una señal de maniobra;

h) Realizar maniobras repentinas;

i) Sujetarse a otros vehículos en movimiento o para que lo remolque;

j) Circular zigzagueante entre vehículos o peatones, excepto en la calzada, respecto a los vehículos, cuando estén parados en un semáforo;

k) Cargar la bicicleta con objetos que dificulten su utilización o reduzcan la visión;





Municipio de Loja



- l) Transportar personas en el manubrio de la bicicleta o entre el conductor y el manubrio;
- ll) Circular por los carriles de media y alta velocidad (para monopatines);
- m) 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;
- n) Transportar carga que impida mantener ambas manos sobre el manubrio, y un debido control de la bicicleta o su necesaria estabilidad o que disminuya la visibilidad del conductor; y,
- o) Circular fuera de las zonas 30km/h sin el casco y para menores de 16 años en todas las zonas.

## CAPÍTULO IV

### SEÑALIZACIÓN VIAL

**Art. 10.- Señalización de la infraestructura ciclovial:** 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. La infraestructura ciclovial tendrá una señalización específica vertical y/o horizontal. El tipo de señalización horizontal y vertical específica está definido en la norma INEN RT 004 y la presente ordenanza:
  - a) En general, las señales verticales coinciden con el modelo de señal definido en el Reglamento 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 los ciclos, y dan una



Municipio de Loja



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.

## CAPITULO V

### MEDIDAS DE PROMOCIÓN SOBRE DEL USO DE LA BICICLETA

**Art. 11.- Las medidas de promoción.-** Constituyen el conjunto de acciones que se realizan por parte del Municipio de Loja a través de las Dirección de Movilidad de Tránsito Transporte Terrestre, Comunicación social, Jefatura de Medio Ambiente, Departamento de Educación, Cultura y Deporte, con el propósito de fortalecer el uso de la bicicleta, afines y caminata como medio de transporte, e incrementar el número de usuarios que se desplazan a través de este medio.

Las medidas de promoción del uso de la bicicleta afines y la caminata como medio de transporte y de las jornadas de sensibilización sobre las normas de tránsito para el uso de la bicicleta son las siguientes:

a. Elevar la cultura de respeto y cortesía entre los diferentes usuarios de la vía.



Municipio de Loja



- b. Motivar la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario;
- c. Que la ciudadanía comprenda lo negativo del uso excesivo del automóvil particular y sus consecuencias en la salud y el medio ambiente;
- d. La utilización de medios de transporte en bicicleta y la caminata para reducir el sedentarismo;
- e. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contempladas en la legislación nacional y local vigente;
- f. El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad;
- g. La preferencia de paso de peatones y ciclistas; debido a su vulnerabilidad;
- h. El significado y preservación de la señalización vial;
- i. La DMTTT, coordinará con las escuelas de conducción e instituciones educativas del cantón Loja, campañas y proyectos para promover el respeto al ciclista, peatones y el uso responsable de la bicicleta; y
- j. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente.

**Art. 12.-** Con la finalidad de fomentar la caminata y el uso de la bicicleta como cultura de movilidad sostenible, todos los domingos a partir de las 09h00 hasta las 16h00 se prohibirá el ingreso de vehículos motorizados al centro histórico de la ciudad de Loja, en el área que técnicamente determine la DMTTT.

**Art. 13.-** El GAD municipal de Loja, a través de la Dirección de Educación, Cultura y Deporte, Jefatura de Ambiente, Comunicación Social y la Jefatura de Turismo, en coordinación con instituciones públicas y privadas, realizará los siguientes eventos que motiven el uso de la bicicleta:



Municipio de Loja



1. El festival de la bicicleta (bicifest), 22 de septiembre, día mundial sin auto;
  2. Por la firma del acta de independencia de Loja, 17 de febrero;
  3. Rodada de altura, el 08 de marzo por el día de la mujer;
  4. Por el día mundial del medio ambiente, 5 de junio; y,
- Otros eventos que considere la administración Municipal.

## CAPITULO VI

### DE LA BICICLETA Y MONOPATÍN ELÉCTRICO PÚBLICO

**Art.- 14. Bicicleta y monopatín público.-** Consiste en la provisión del servicio de renta de bicicletas y/o monopatines eléctricos, unipersonales, públicos municipales y/o particulares, que estarán a disposición de la ciudadanía, en diferentes sectores de la ciudad, utilizando herramientas tecnológicas.

Este sistema deberá implementar mecanismos tecnológicos que mejoren su seguridad, funcionamiento, facilidad de acceso y universalidad en la prestación del servicio con bicicletas y monopatines que se encuentren en buen estado y reciban mantenimiento periódico, garantizando la disponibilidad del servicio de acuerdo con los flujos de los viajes que se realizan en la ciudad. Podrá delegarse la operación y mantenimiento del sistema a terceros a través de los mecanismos legales correspondientes de acuerdo a la normativa vigente y previo al cumplimiento de los requisitos establecidos por la DMTTT.

**Art. 15.-** La DMTTT será la encargada de regular, controlar y emitir las autorizaciones necesarias a las personas naturales o jurídicas que se crearan para el alquiler de los vehículos de movilidad personal como bicicletas y monopatines, deberá planificar el crecimiento de este sistema en base a la





Municipio de Loja



información y datos recogidos sobre el funcionamiento de este y a la proyección de intermodalidad con otros sistemas de transporte público.

Además, la DMTTT mediante un estudio técnico, fijará los parámetros del servicio y el valor del servicio por el alquiler de bicicletas y/o monopatines eléctricos al público.

## CAPITULO VII

### DE LOS BICIPARQUEOS

**Art. 16.-** Los biciparqueos estarán ubicados en toda la ciudad de Loja y de manera especial y obligatoria en el casco central y en los lugares donde existan ciclovías.

Las entidades públicas y privadas que presten servicios de atención al público deben contar con estacionamientos de bicicletas en una proporción no menor al 5% del área total destinada a estacionamientos de vehículos automotores.

Los parqueaderos públicos y gratuitos deberán obligatoriamente designar el 5% de su área para biciparqueos que brinden seguridad, fácil de usar y que tengan el diseño señalado por la UMTTT.

**Art. 17.- Criterios para la creación de estacionamientos para bicicletas.**

Previo a la implantación de infraestructura de estacionamientos para bicicletas en lugares donde existan cámaras de seguridad, se deberán considerar los siguientes aspectos:

**a. Seguridad.** Los estacionamientos deberán evitar el robo o maltrato de la bicicleta, mediante una infraestructura que permita el marco/cuadro y una o ambas ruedas, permita usar cualquier tipo de candado, y estar ubicado en un lugar que ofrezca control y vigilancia, ya sea por el usuario o por un tercero.

**b. Espacio público.** Los estacionamientos deberán estar ubicados en el área del SIMERT preferentemente en plazas, parques, estaciones o paradas de



Municipio de Loja



transporte público que permita asegurar y desasegurar la bicicleta de manera rápida y eficaz, sin que afecte o interfiera con la circulación peatonal.

**c. Facilidad de uso.** Los estacionamientos deben ser accesibles sin que se requiera asistencia para acomodar su bicicleta, independientemente de su condición física, género, edad o estatura.

**d. Diseño.** Los estacionamientos para bicicletas deberán estar diseñados en atención a las necesidades del usuario, económicamente viable y que brinde seguridad.

**e. Durabilidad y mantenimiento.** Los materiales utilizados para la construcción de estacionamientos para bicicletas deben estar sujetas a un plan de mantenimiento y ser de fácil limpieza.

**f. Localización/georreferenciación.** La identificación de lugares estratégicos y la demanda potencial de usuarios deberán ser identificadas previo a la implementación de la infraestructura para bicicletas.

**g.** En las nuevas ciudadelas en la Ciudad de Loja, implementar las ciclovías como parte de recreación para niños, jóvenes.

**Art.- 18.- Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos, escuelas colegios.** Las entidades municipales, secretarías, administraciones zonales, empresas, instituciones públicas, universidades, colegios, escuelas e institutos deberán implementar en sus instalaciones parqueaderos para bicicletas, para uso de funcionarios, estudiantes y usuarios. Será la Comisaría de Tránsito la encargada de controlar el cumplimiento de esta disposición. Se promueve la gratuidad de los parqueaderos públicos.



## DE LAS CICLOVÍAS EN LA CIUDAD DE LOJA

**Art. 19.- Las ciclovías.-** La implementación de ciclovías obedecerán a diseños técnicamente elaborados que promuevan una movilidad alternativa segura, sostenible y sustentable que no solo cubra la demanda de ciclistas que usen el transporte de bicicleta en un enfoque turístico o de actividad física, si no que posibilite la movilidad alternativa como medio de transporte rutinario.

Las ciclovías en nuestra ciudad se categorizarán de la siguiente forma:

**a) Ciclovías reservadas.-** Son las que no están segregadas al tráfico vehicular y sirven para acortar caminos, atravesar parques entre otras.

**b) Ciclovías segregadas.-** Son aquellas que existen a lo largo de las vías donde también circulan vehículos, teniendo estas un carril exclusivo debidamente señalizado para su circulación.

**c) Ciclovías Integradas.-** Son aquellas vías que por su estrechez no permiten ubicar un carril exclusivo y segregado para las bicicletas por lo que comparten el carril con otro tipo de vehículos, cuyo límite máximo de circulación es de 30km.

**d) Cicloseros.-** Son aquellos que están ubicadas en el sector urbano y rural con fines recreativos.

**e) Ciclovías en espaldón.-** Es un carril bicicleta, adaptado al espaldón de las carreteras e idealmente debe ir acompañado de bandas sonoras laterales para proporcionar mayor seguridad al ciclista. Ancho mínimo de espaldón: 1,20 m (ideal 1,50 m)

Además, existirán las calles que planificadamente el Municipio procederá a cerrar en determinadas horas y días para uso exclusivo de las familias que practiquen ciclismo y caminata en un ambiente seguro y controlado.



Municipio de Loja



**Art. 20.- Parámetros para la implementación de ciclovías.** Los parámetros que se deberán considerar de carácter obligatorio para la colocación de ciclovías serán los siguientes:

**a) Seguridad:** Velocidad promedio de la vía, flujo de la vía, tipo de Infraestructura de la ciclovía, señalización, ancho de la ciclovía.

**b) Técnicos y Económicos:** Pendientes máximas de la vía, demanda de usuarios y conectividad.

**c) Sociales:** Beneficios para la salud y fortalecimiento del turismo.

**d) Ambientales:** Disminución del uso de transporte motorizado

**Art. 21.- Señalización de la infraestructura ciclovial.-** La señalización de la infraestructura ciclovial (Ciclovía, ciclocarril, cicloacera, ciclosenda y ciclocalle) Proporcionara información de los dispositivos de seguridad relacionados a la circulación y operación de bicicletas en las vías del cantón con el propósito de proteger la vida y la seguridad de las personas. La señalización será colocada estrictamente de acuerdo a lo que establece el REGLAMENTO RTE INEN 004 “SEÑALIZACIÓN VIAL PARTE 6. CICLOVÍAS”

**Art. 22.- De la red de ciclovías del cantón Loja.-** En el cantón Loja la red de ciclovías estará integrada por circuitos debidamente implementados de acuerdo al estudio técnico No. 002-DT-UMTTTSV denominado “**Estudio para implementar una red de ciclovías segura y sostenible en el cantón Loja**” desarrollada por la UMTTTSVL que contiene:

**a)** Circuito Troncal;

**b)** Ciclovías Complementarias;

**c)** Área Compartida.

Visualizar en los anexos I, II, III, IV.





## CAPITULO IX DE LAS SANCIONES

**Art. 23.-** La persona que incumpla las disposiciones de la presente ordenanza será sancionada por la Comisaría de Tránsito, en caso de que el infractor no porte su cédula o documento de identidad, el agente de tránsito o inspector municipal procederá a retener la bicicleta y será trasladado a los patios de retención vehicular y solo podrá retirarla previo el pago de la multa de la infracción cometida y garaje correspondiente.

**Art. 24.- Infracciones leves.-** Serán sancionados con multa del cinco por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general:

- a) Al ciclista que no use casco;
- b) La persona que obstaculice la ciclovía y/o ubique cualquier dispositivo o material que obstruya el paso de las bicicletas;
- c) Al ciclista y/o conductor del monopatín que no respete el paso cebra.

**Art. 25.- Infracciones graves.-** Serán sancionados con multa del diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general:

- a) La persona que obstaculice la ciclovía y/o ubique cualquier dispositivo o material que obstruya el paso de las bicicletas;
- b) Al propietario de un parqueadero público, ubicado en el centro histórico, que no hubiese colocado en su establecimiento los dispositivos para el biciparqueo;
- c) El ciclista y conductor de monopatín que circule en sentido contrario a la vía o fuera de la ciclovía;

**Art. 26.- infracciones muy graves.-** Será sancionado con multa del veinte por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general:

- a) Al conductor que circule o estacione su automotor en el carril segregado para la ciclovía;
- b) A La institución pública o privada ubicada en el centro histórico, que teniendo parqueo para vehículos no hubiese colocado biciparqueos, si después de tres



Municipio de Loja



meses haber sido sancionado continúan incumpliendo volverán a ser sancionados ilimitadamente;

c) A las Universidades, Institutos, colegios y escuelas que no tengan los dispositivos para el estacionamiento de bicicletas si después de tres meses a ver sido sancionado continúan incumpliendo volverán a ser sancionados ilimitadamente.

### DISPOSICIONES GENERALES

**PRIMERA.-** De conformidad con el RGLOTTTSV: en su Art. 209, toda vía a ser construída, rehabilitada o mantenida deberá contar en los proyectos con un estudio técnico de seguridad y señalización vial, previamente al inicio de las obras.

**SEGUNDA.-** De las áreas de acceso para ciclistas: de conformidad con el Art. 105 del RGLOTTTSV; Los GADs deberán exigir en proyectos de edificaciones y áreas de acceso público, zonas exteriores destinadas para circulación y parqueo de bicicletas, dando la correspondiente facilidad a las personas que utilizan este tipo de transportación en viajes pendulares.

**TERCERA.-** El Municipio de Loja, de forma progresiva y cumpliendo con las normas mínimas de seguridad, construirá pistas para la práctica de ciclismo deportivo en sus diferentes disciplinas.

**CUARTA.-** La UMTTTSVL, será la encargada de emitir el permiso de uso de suelo para todos las operadoras de transporte de movilidad personal como bicicletas y monopatines.

**QUINTA.-** El Municipio deberá asignar anualmente la partida presupuestaria correspondiente para el mantenimiento de la red de ciclovías y fomento de la movilidad sostenible.



Municipio de Loja



## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**PRIMERA.-** A la UMTTTSVL, se le concede 180 días de plazo a partir de la aprobación de la presente ordenanza, para que realice las modificaciones necesarias y coloque las ciclovías en la ciudad de Loja por circuitos, de conformidad con el estudio técnico No. 002-DT-UMTTTSV denominado “**Estudio para implementar una red de ciclovías segura y sostenible en el cantón Loja**” anexos I, II, III, IV, Con toda la señalización vertical, horizontal, de infraestructura ciclística y ubique los dispositivos complementarios que establece el REGLAMENTO RTE INEN 004 “SEÑALIZACIÓN VIAL PARTE 6. CICLOVÍAS” y la presente ordenanza.

**SEGUNDA.-** Los parqueaderos públicos, los privados, los de alquiler, establecimientos educativos, institutos, instituciones públicas y privadas que tengan parqueadero público y que estén ubicados en el centro histórico, los centros comerciales y Universidades de la ciudad de Loja, tienen 180 días de plazo después de aprobada la presente ordenanza, para que instalen los biciparqueos de conformidad a lo que establece el Art. 18 y 19 de la presente ordenanza luego de ser notificados por la Comisaría de tránsito.

## DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Quedan derogadas todas las normas de igual o menor jerarquía que se opongan a la presente ordenanza.

## DISPOSICIÓN FINAL

La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.



Municipio de Loja



Dada en el salón de sesiones del Concejo Municipal de Loja, a los veinte y tres días del mes de marzo del año dos mil veintiuno.

Ing. Jorge Bailón Abad  
**ALCALDE DEL CANTÓN LOJA**

Abg. Ernesto Alvear Sarmiento  
**SECRETARIO GENERAL**

**RAZÓN:** Abg. Ernesto Alvear Sarmiento, Secretario General del Concejo Municipal de Loja, **CERTIFICA:** que la **ORDENANZA QUE REGULA EL USO DE LA BICICLETA Y AFINES COMO MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL CANTON LOJA.** Fue discutida y aprobada por el Concejo Municipal en las sesiones ordinarias del primero de octubre del dos mil diecinueve, en primer debate, el segundo debate el diez y seis de marzo del dos mil veintiuno ;y, en sesión ordinaria de Concejo Municipal de Loja, realizada el martes veintitres de marzo del dos mil veintiuno se aprobó las observaciones realizadas por el Ing. Jorge Bailón Abad, Alcalde del cantón Loja a la **ORDENANZA QUE REGULA EL USO DE LA BICICLETA Y AFINES COMO MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL CANTON LOJA;** la misma que es enviada al señor Alcalde Ing. Jorge Bailón Abad, en tres ejemplares para la sanción u observación correspondiente de conformidad a lo establecido en el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.- Loja, a los veinte y tres días del mes de marzo del dos mil veintiuno.

Abg. Ernesto Alvear Sarmiento  
**SECRETARIO GENERAL**

**Ing. Jorge Bailón Abad, ALCALDE DEL CANTÓN LOJA.-**

Al tenor de lo dispuesto en el Artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, por haberse cumplido el





Municipio de Loja



procedimiento establecido en el antes referido código orgánico, SANCIONO expresamente la **“ORDENANZA QUE REGULA EL USO DE LA BICICLETA Y AFINES COMO MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL CANTON LOJA”**; y, dispongo su promulgación para conocimiento del vecindario lojano.- Loja, a los veinte y tres días del mes de marzo del dos mil veintiuno.

Ing. Jorge Bailón Abad

**ALCALDE DEL CANTÓN LOJA**

Proveyó y firmó la ordenanza que antecede el Ing. Jorge Bailón Abad, Alcalde del cantón Loja, ordenándose la ejecución y publicación en el Registro Oficial de la **“ORDENANZA QUE REGULA EL USO DE LA BICICLETA Y AFINES COMO MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL CANTON LOJA”**.- Loja, a los veinte y tres días del mes de marzo del dos mil veintiuno.- **LO CERTIFICO**.-

Abg. Ernesto Alvear Sarmiento

**SECRETARIO GENERAL**