

LEY PARA LA PROMOCIÓN DEL CICLISMO URBANO

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Objeto

Artículo 1. Esta Ley tiene por objeto promover, incentivar, proteger y regular el ciclismo urbano en todo el territorio nacional como actividad física que promueve el libre tránsito, la salud, el deporte, la recreación y la vida activa de las personas, en armonía con el ambiente y el desarrollo sustentable.

Finalidad

Artículo 2. La presente Ley tiene como finalidad:

1. Promover el ciclismo urbano como actividad física de máximo beneficio para la vida activa, la salud, el deporte y la recreación de las personas.
2. Garantizar el ejercicio y la protección al libre tránsito de las y los ciclistas en ciudades, demás poblaciones y asentamientos.
3. Incentivar el uso de la bicicleta para la promoción y desarrollo del deporte, la actividad física y la recreación en ciudades, poblaciones y asentamientos.
4. Garantizar la seguridad vial y protección de las personas que practican el ciclismo urbano.
5. Adaptar los espacios urbanos para el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, ecológico, para el aprovechamiento sustentable y el desarrollo pleno de las personas, en armonía con la naturaleza.
6. Promover la integración y accesibilidad de las personas con discapacidad al ciclismo urbano.

7. Contribuir a desarrollar un sistema de transporte que resulte autosustentable, eficiente, económico y democrático.

Definiciones

Artículo 3. A los efectos de esta ley se establecen las siguientes definiciones:

1. Ciclismo urbano: Actividad que implica el uso de la bicicleta en las ciudades, poblaciones y asentamientos, con fines de transporte, de actividad física, deporte o recreación.
2. Ciclista urbano: Persona que utiliza la bicicleta en ciudades, poblaciones y asentamientos para fines de transporte, actividad física, deporte o recreación.
3. Bicicleta: Vehículo de transporte personal terrestre, cuyo movimiento es ejercido mediante la propulsión humana, para realizar el traslado en una distancia determinada.
4. Ciclovía: Son espacios reservados exclusivamente para el tránsito seguro de bicicletas, que corren paralelas del lado derecho a las calles y carreteras de las ciudades, poblaciones y asentamientos.
5. Estacionamiento de bicicletas: Espacio físico con características y dimensiones que garanticen el resguardo y custodia temporal, diseñados especialmente para estacionar bicicletas en espacios públicos y privados.

Interés Público y Social

Artículo 4. Se declara de interés público y social las actividades vinculadas con la práctica, promoción, regulación y organización del ciclismo urbano.

Derechos de las y los ciclistas

Artículo 5. Son derechos de las y los ciclistas urbanos, además de los establecidos en el ordenamiento jurídico:

1. Utilizar libremente la bicicleta como medio de transporte en ciudades, poblaciones y asentamientos, con cumplimiento de las regulaciones en materia de tránsito terrestre.
2. Ser respetados en su dignidad y en la práctica del ciclismo por los y las peatones, conductoras y conductores.
3. Constituir movimientos sociales para la promoción y la práctica del ciclismo urbano.
4. Disponer de la infraestructura pública adecuada en las ciudades, poblaciones y asentamientos para la práctica del ciclismo urbano, de conformidad con esta Ley.
5. Que las conductoras y conductores de vehículos automotores respeten las áreas destinadas para los y las ciclistas.
6. Participar en la formulación, ejecución y control de las políticas públicas dirigidas a la promoción del ciclismo urbano.
7. Promover el uso de la bicicleta como medio de transporte saludable, carente de emisiones contaminantes, eficientes, económicas y democráticas.

Deberes

Artículo 6. Son deberes de las y los ciclistas urbanos, además de los establecidos en el ordenamiento jurídico:

1. Circular por las ciclovías o espacios destinados para tal fin.
2. Respetar a las y los peatones en la práctica del ciclismo urbano.
3. Respetar las normas en materia de tránsito terrestre.
4. Cumplir con las regulaciones previstas para su seguridad personal en la práctica del ciclismo urbano.

5. Apoyar y participar en las políticas públicas y planes sociales sobre el ciclismo urbano.
6. No conducir la bicicleta en aceras o espacios destinados para la circulación exclusiva de peatones.
7. No circular la bicicleta sujetándose a otros vehículos en marcha, o efectuar maniobras bruscas, frenadas o derrapes que puedan poner en peligro la integridad física de la o el ciclista.

Medidas de Promoción

Artículo 7. A fin de fomentar el ciclismo urbano se establecen las siguientes medidas de promoción:

1. Atención preferencial de las y los ciclistas urbanos en las oficinas, entes y demás organismos públicos.
2. Prioridad para el otorgamiento de créditos personales de la banca pública o privada, cuando se demuestre que el destino del mismo sea la adquisición de una o más bicicletas.
3. Implementar programas que incentiven la producción y adquisición de bicicletas en todo el territorio nacional.

Medidas de Protección Personal

Artículo 8. Las y los ciclistas deberán emplear cascos para la práctica del ciclismo urbano para proteger su vida e integridad personal, así como medidas para su protección durante la circulación en horarios nocturnos. Las niñas y niños que practiquen el ciclismo urbano deberán emplear adicionalmente rodilleras y coderas.

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre establecerá las medidas complementarias necesarias para proteger a quienes practiquen el ciclismo urbano.

Las Gobernaciones y Alcaldías podrán establecer medidas de

protección personal adicional de carácter obligatorio que considere necesaria para determinar actividades de ciclismo urbano.

Corresponsabilidad en materia de Ciclismo Urbano

Artículo 9. El Estado, con la participación solidaria y activa de las familias y la sociedad, adoptará medidas legislativas, administrativas y de toda índole dirigida a la promoción, incentivo, protección y regulación del ciclismo urbano.

A tal efecto, el Ejecutivo Nacional, en coordinación con las gobernaciones y alcaldías, desarrollará políticas y planes para el desarrollo del ciclismo urbano.

Órgano Rector del Ciclismo Urbano

Artículo 10. El Ministerio del Poder Popular con competencia en materia de deporte será el órgano rector del ciclismo urbano en todo el territorio nacional. A tal efecto, definirá las políticas y planes para la promoción, incentivo, protección y regulación del ciclismo urbano y coordinará su desarrollo con los demás organismos nacionales, así como gobernaciones y alcaldías.

Obligaciones Generales de las Alcaldías

Artículo 11. Las alcaldías tienen la obligación de promover y garantizar las condiciones para la práctica del ciclismo urbano en las ciudades, demás poblaciones y asentamientos. A tal efecto, deberán adoptar, entre otras, las siguientes medidas:

1. Crear progresivamente, mantener y adecuar infraestructuras que garanticen ciclovías para el uso exclusivo de bicicletas en sus municipios con condiciones de seguridad.
2. Generar políticas que garanticen el uso exclusivo de las ciclovías para el libre tránsito de las y los ciclistas.

3. Desarrollar programas de cierre de vías públicas durante los días no laborables para el uso de la bicicleta con fines deportivos y recreativos, así como de otras actividades dirigidas a garantizar la vida activa.
4. Crear y desarrollar programas de préstamo de bicicletas a las personas para su uso con fines de transporte, deportivos o recreativos, de carácter gratuito.
5. Desarrollar programas de información y educación para promover el uso de la bicicleta y el ciclismo urbano como medio de transporte alternativo, ecológico y de máximo beneficio para la vida activa, la salud, el deporte y la recreación, especialmente en los centros educativos oficiales y privados del subsistema de educación básica y el subsistema de educación universitaria.
6. Incentivar la masificación del ciclismo urbano a través de la creación de escuelas comunitarias.
7. Garantizar que las ciclovías deban permanecer libres a la circulación.

Estacionamientos para Bicicletas

Artículo 12. Se deberán crear y mantener espacios para estacionar de forma segura las bicicletas en:

1. Parques recreativos urbanos y plazas públicas.
2. Centros de trabajo públicos y privados.
3. Centros empresariales y comerciales.
4. Centros educativos públicos y privados.
5. Hospitales y centros médicos asistenciales
6. Estaciones ferroviarias.

A tal efecto el área descrita en el presente artículo debe estar ubicada cercana o próxima a la entrada principal de los lugares señalados.

Ciclismo Urbano en las Comunas

Artículo 13. Los Consejos Comunales, las comunas, movimientos y demás organizaciones de base comunitarias promoverán el uso de la bicicleta y el ciclismo urbano como medio de transporte alternativo ecológico y de máximo beneficio para la vida activa, la salud, el deporte la actividad física y la recreación de las personas. A tal efecto, podrán constituir comités de ciclismo urbano en los consejos comunales.

Organizaciones de Ciclismo Urbano

Artículo 14. Las y los ciclistas podrán constituir organizaciones y asociaciones sin fines de lucro para la promoción de la cultura de la bicicleta y el ciclismo urbano, así como para la defensa de sus derechos e intereses. Estas organizaciones podrán, entre otras:

1. Desarrollar programas de información y educación para la promoción del uso de la bicicleta y el ciclismo urbano.
2. Organizar actividades para la práctica del ciclismo urbano y su promoción en las ciudades.
3. Presentar propuestas al estado, para promover y mejorar las condiciones para el uso de las bicicletas en las ciudades.
4. Masificar el ciclismo urbano a través de la creación de escuelas comunitarias.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. El ministerio del Poder Popular con competencia en materia de Deporte deberá presentar al ejecutivo nacional en un lapso no mayor a noventa (90) días contados a partir de la publicación de esta Ley, los planes y programas correspondientes a la Promoción del Ciclismo Urbano.

Segunda. Las Alcaldías deberán generar las condiciones normativas y de infraestructura necesarias por la promoción del ciclismo urbano, en un lapso no mayor a tres años siguiente a la publicación de esta Ley.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Única. Se deroga el numeral 1 del artículo 67 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre en lo relativo a la exigencia de licencias de primer grado tipo “A” para conducir vehículos no motorizados de tracción humana.

DISPOSICIÓN FINAL

Única. Esta Ley entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.