



UNIÓN EUROPEA



Gemeente Utrecht



Alcaldía Municipal de
Leon, Nicaragua

INTEGRACION DE LA BICICLETA A
LA PLANEACION DEL TRAFICO EN
CIUDADES MEDIANAS DE AMERICA
LATINA Y EUROPA. UN PROGRAMA
PARTICIPATIVO E INTERACTIVO

**POLITICAS PARA
LA PROMOCION DE LA
BICICLETA COMO
MEDIO DE TRANSPORTE**

MAYO, 2003

INDICE

PREAMBULO	3
5 El potencial del uso de la bicicleta	6
5.1 Fortalezas para estimular el uso de la bicicleta	6
5.2 Debilidades para estimular el uso de la bicicleta	6
5.3 Oportunidades para estimular el uso de la bicicleta	7
5.4 Amenazas, (limitaciones) para estimular el uso de la bicicleta	8
6 Una política para la promoción del uso de la bicicleta	9
6.1 Como iniciar	9
6.2 Objetivos	10
6.2.1 Objetivo General	10
6.2.2 Objetivos Específicos	10
6.3 Como definir una red	11
7 Realizar los Objetivos: Aspectos Institucionales	12
7.1 Integración de “focus groups”	13
7.2 Integración de departamentos	14
8 Realizar Infraestructura	15
8.1 Ciclo rutas	15
8.2 Estacionamiento	16
8.3 Mantenimiento	17
8.4 Señalización	17
8.5 Aspectos Legales	18
9 Política flanceada: Promoción y educación vial	19
10 Financiamiento para realizar objetivos	20
11 Continuidad	21

POLÍTICAS PARA LA PROMOCION DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE LEON

PREAMBULO

Como elemento introductorio en la búsqueda de la definición de una Política integral de Promoción del transporte no motorizado, se ha considerado conveniente destacar algunos aspectos generales, vinculados a la problemática vial existente en la ciudad de León.

- La ciudad de León y su red vial fue diseñada en el siglo XV (a inicios de los años 1600) de manera específica para tránsito vehicular de tracción animal y tránsito peatonal.

El sistema vial de la ciudad está estructurado en una cuadrícula, como una forma de organización urbana, por lo que el acceso vehicular es posible en cualquier sentido vial. Jerarquizándose las vías según el uso del suelo, concentrándose actualmente la circulación vehicular en áreas donde el uso predominante del suelo es el comercio y los servicios públicos.

Tres principales calles articulan los sectores Este y Oeste de la ciudad. Dos principales avenidas articulan los sectores Norte y Sur, sirviendo como ejes o vías principales para el acceso y salida de la ciudad. Ambos ejes funcionan como guías urbanísticas y paisajísticas en el recorrido de la ciudad.

- El vehículo motorizado fue introducido en nuestra ciudad a inicios del siglo XX, sin embargo las normativas y regulaciones establecidas para el ordenamiento vial, provocadas por el crecimiento acelerado del parque vehicular, han rebasado las Normativas establecidas para el crecimiento urbano y la conservación del patrimonio cultural de la ciudad.
- La Promoción integral del transporte no motorizado y de manera particular del uso de la bicicleta requiere estimular cambios en los hábitos de movilidad urbana de los

ciudadanos y el establecimiento de normas de convivencia y reglamentos mínimos para la circulación en la vía pública.

Hasta hoy en los diferentes planes municipales no se ha incorporado el uso de la bicicleta como alternativa de transporte barata y limpia, la cual ha venido ganando terreno aumentando su presencia de manera acelerada a partir de los años 70, finales del siglo XX.

La demanda primaria de los habitantes urbanos es la seguridad en la vía pública. En el caso de los ciclistas, estos ven como una primera amenaza para su seguridad, la alta velocidad y la actitud irrespetuosa de los conductores de transporte motorizado hacia ellos, dado que actualmente circulan por las mismas vías, sin definiciones de uso exclusivo para ningún tipo de transporte..

- La situación actual demanda con urgencia la implementación de una estrategia para la integración de la bicicleta en la planificación y el ordenamiento vial en el marco de los objetivos del plan de desarrollo municipal (Plan Maestro Estructural).

La Alcaldía de Leon dispone de una propuesta para el ordenamiento vial, basado en la definición de la **Super manzana**, la cual puede ser implementada como **Proyecto Piloto**, presentándose en el momento actual la oportunidad de impulsarlo paralelamente con la aplicación de la nueva **Ley de tránsito**, la cual define como periodo máximo el mes de Marzo del 2004 para tener definido el nuevo estudio técnico (a realizarse por la Policía Nacional) y la señalización general de las ciudades (a realizarse en coordinación interinstitucional), de carácter obligatorio para todo el país.

- En la búsqueda de la definición y posterior implementación de Políticas para el transporte no motorizado, el municipio de León tiene una importante ventaja, con la existencia y funcionamiento de comisiones de Transporte y de Vialidad a nivel municipal, con participación interinstitucional, la que debe ser potenciada para tratar el

tema específico de la bicicleta de manera integral con los diferentes usuarios de la vía pública.

En la identificación del potencial existente para la promoción del uso de la bicicleta como una alternativa de transporte en la ciudad de Leon, aplicaremos la técnica de análisis, diagnóstico y planificación, conocida como **FODA** (siglas de **F**ortalezas, **O**portunidades, **D**ebilidades y **A**menazas), la cual aplicaremos con diferentes actores y sectores involucrados en la problemática del transporte y la vialidad.

5 El potencial del uso de la bicicleta

5.1 Fortalezas para estimular el uso de la bicicleta

- El bajo costo para la compra y su mantenimiento ha aumentado aceleradamente el número de bicicletas circulando.
- Auge espontáneo como medio alternativo de transporte (para el traslado en diferentes actividades: trabajo, estudio, compras, recreación, etc).
- Poco tiempo empleado en recorrer distancias importantes.
- Medio ecológico y por lo tanto saludable (no contamina el medio ambiente y sirve de ejercicio físico para los usuarios).
- Traslado rápido hacia y desde diferentes sectores facilitado por la topografía poco accidentada de la ciudad.
- Fácil y rápido aprendizaje para su manejo (promovido desde la niñez).
- La demanda de poco espacio para circulación y estacionamiento disminuye el congestionamiento causado por automóviles.
- Existencia de Parque de educación vial.

5.2 Debilidades para estimular el uso de la bicicleta

- La bicicleta está circulando conjuntamente con vehículo motorizado y de tracción animal, en una red vial urbana diseñada en el siglo XV para tránsito peatonal y vehicular de tracción animal.
- No existencia de vías, señales y casi inexistencia de parqueos especiales para bicicletas.
- El congestionamiento de las vías, producto del uso simultáneo de todos los usuarios, sin definición de exclusividad.
- El alto número de accidentes en los que se ven involucrados los ciclistas.
- El uso de bicicletas en mal estado.
- La perspectiva limitada en cuanto a los posibles usos de la bicicleta.
- El prejuicio en cuanto a la sub-valoración del status social, por el uso de la bicicleta como medio de transporte.

- La existencia de un entorno poco atractivo para el uso de la bicicleta (el mal estado de las vías, falta de sombra, falta de árboles, etc.).
- Falta de registro y regulación del parque vehicular de bicicletas.
- Uso inadecuado del medio transporte y de las vías (más de una persona en el medio, alta velocidad, contra la vía, en aceras, etc).
- Inseguridad para ciclistas en la vía con tráfico predominantemente automotor.
- La bicicleta no es reconocida ni respetada como medio de transporte por los conductores de vehículos motorizados.
- El aprendizaje temprano y la falta de educación vial provoca el uso inadecuado de la vía pública por niños.
- El robo fácil y la dificultad para su recuperación (no existe control del parque vehicular).
- Falta de capacidad técnica y financiera para atender la problemática del tránsito por parte de las instituciones involucradas. No organización de ciclistas.
- Elaboración de iniciativas aisladas y proyectos que no se operativizan.

5.3 Oportunidades para estimular el uso de la bicicleta

- Disposición de la población, ciclistas y conductores de vehículos motorizados para sujetarse a regulaciones que armonicen el uso de las vías, con la participación de los diferentes usuarios.
- Disposición de la Policía en la implementación de la Ley de Tránsito, de manera particular en lo relacionado al transporte no motorizado, incluida la bicicleta.
- Posibilidad institucional y legal contenida en el Plan de desarrollo Municipal, para insertar la bicicleta como tema importante en la agenda del desarrollo municipal.
- La existencia de comisiones de coordinación interinstitucional, para tratar los temas del transporte y la vialidad.
- Favorable topografía de la ciudad para el tránsito no motorizado.

- Existencia de momento propicio para impulsar diversas acciones, que permitan la creación de condiciones, que faciliten la promoción del uso de la bicicleta.

Acciones dirigidas en direcciones tales como:

- Establecer una red vial especial y/o compartida para bicicletas.
- Elaboración de normas y reglamentos específicos que promuevan la convivencia integral en el tráfico urbano, incluida la bicicleta.
- Fortalecer la preservación del patrimonio cultural (menos contaminación y menos vibración permanente alrededor de los monumentos)
- Promover la organización de club de ciclistas y la participación ciudadana para exponer sus puntos de vista sobre normas y reglamentos específicos sobre la bicicleta.
- Promover imagen positiva de la bicicleta como medio de transporte.
- Implementar una propuesta de Ordenamiento vial urbano y la interacción de los diferentes actores en la vía pública.
- Promover la conversión de la ciudad en un lugar más saludable para vivir.
- Incidir en hábitos negativos de la movilidad y el desplazamiento urbano.

5.4 Amenazas, (limitaciones) para estimular el uso de la bicicleta

- La inseguridad existente en la vía, producto entre otros factores, por el congestionamiento del tráfico, el desorden de los usuarios y la no aplicación de la ley vigente.
- Los operativos de control ejecutados por la Policía, sin la previa definición de un marco regulatorio del uso de la bicicleta.
- El crecimiento acelerado del número de bicicletas circulando sin registro, control ni regulación.
- Menosprecio e irrespeto de ciclistas por parte de conductores de automotores.
- El establecimiento de impuestos y multas, sus valores o los mecanismos definidos para su trámite, pueden convertirse en desestímulo de su uso.

- La aplicación de una regulación no ajustada a la realidad sobre el uso común de las bicicletas, por parte de las familias, en las diversas actividades.
- No contar con financiamiento para inversiones en infraestructura adecuada para el uso de las bicicletas y darle continuidad al plan.

6 Una política para la promoción del uso de la bicicleta

La definición de las políticas debe cumplir con tres elementos fundamentales; la construcción de Infraestructura preferencial; una campaña de Educación Vial y el establecimiento de Reglamentos mínimos.

6.1 Como iniciar

- Manteniendo el funcionamiento de la comisión interinstitucional de vialidad y transporte, explorando la posibilidad de formar una sub-comisión para abordar específicamente el tema de la bicicleta.
- Promoviendo la integración del uso de la bicicleta en la planificación y el ordenamiento vial, en función del reconocimiento de su desempeño como medio de transporte.
- Implementando propuesta de ordenamiento del sistema vial urbano, sustentada en la jerarquización de la red vial, definiendo vías de circulación específicas según el medio de transporte, incluyendo el ordenamiento para la circulación de las bicicletas.
- Identificando y estableciendo normas de convivencia y reglamentos mínimos que posibiliten la Armonización de los usuarios de la vía pública y el conocimiento y respeto de los deberes y derechos de todos.
- Sistematizando la experiencia Municipal en la búsqueda de definición de un marco legal adecuado, que permita la circulación armoniosa, el registro y el control del parque vehicular de bicicletas.

- Promoviendo la participación de la sociedad civil y la empresa privada en la definición, financiamiento e implementación de los diversos planes y proyectos relacionados con la promoción del uso de la bicicleta.

6.2 Objetivos

6.2.1 Objetivo General

Integrar el uso de la bicicleta como medio de transporte, en la planificación y ordenamiento vial urbano, en función de facilitar el aumento de su uso y disminuir la inseguridad en la vía, promoviendo paralelamente la definición de una red viaria básica, regulaciones mínimas y una campaña de Educación, sensibilización y comunicación sobre las ventajas de su uso.

6.2.2 Objetivos Específicos

- Fortalecer la Comisión Municipal interinstitucional de Transporte y Vialidad, para el control y seguimiento de las medidas propuestas e implementadas alrededor del transporte y la vialidad y de manera específica lo relacionado con la Bicicleta.
- Implementar propuesta de ordenamiento del sistema vial urbano, en lo referido a la Jerarquización y señalización de las vías y específicamente las definidas para circulación de las bicicletas.
- Definir una red viaria básica para la circulación de las bicicletas, estableciendo una adecuada señalización y definiendo áreas de estacionamiento, previa identificación de los problemas y puntos conflictivos, según los orígenes y destinos de los usuarios de la bicicleta.
- Establecer un marco de regulación para el uso de la bicicleta, coherente y acorde con la realidad, que permita la utilización armónica de la vía pública y posibilite el reconocimiento de los Deberes y Derecho de todos los usuarios, incluidos los ciclistas.

6.3 Como definir una red

Son elementos fundamentales para la definición de una red destinada de forma preferencial para la circulación de bicicletas, las siguientes:

- **Los orígenes y destinos** de los usuarios de las bicicletas, los cuales están determinados por la ubicación de los diversos asentamientos donde residen las familias demandantes de los diferentes servicios existentes en la ciudad..
- **Los volúmenes de circulación**, originados en primera instancia por la red vial existente y en segundo lugar por las direcciones de estas y su vinculación con los destinos principales.
- **La ubicación de las principales actividades** a las que se dedican los habitantes que tienen como transporte preferencial el uso de la bicicleta.
- Contar con áreas de **topografía accesible**, que permita un **drenaje adecuado** y espacios con suficiente visibilidad y estéticamente atractiva para su uso.
- Son necesarios espacios que permitan **comodidad en la articulación** con la red vial existente.

La definición de la red para el uso preferencial de las bicicletas, así como su señalización, debe contribuir en los siguientes aspectos:

Primero, facilitar el aumento del uso y su regulación como opción de transporte, en el uso de la vía pública,

Segundo, aumentar los niveles de seguridad en el uso de la vía, disminuyendo los conflictos provocados por la circulación conjunta de todo tipo de vehículos, incluyendo bicicletas y peatones aun aquellos que presenten alguna discapacidad temporal o permanente.

Tercero, lograr la implementación de propuesta de ordenamiento vial que jerarquiza las vías, estableciendo su uso según el tipo de transporte que circulara por cada una de ellas.

7 Realizar los Objetivos: Aspectos Institucionales.

Los objetivos propuestos en la búsqueda de la definición de una política para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte, están relacionados directamente con el Plan de desarrollo Municipal (PEDM), de manera específica vinculados con el Objetivo General del componente de Infraestructura, el cual indica: *“Desarrollo de la Infraestructura Municipal como estructura de soporte para el fortalecimiento e incentivo económico y productivo”*, también están relacionados con el Objetivo Específico del mismo componente, indicando: *“Desarrollo de la Infraestructura básica de accesibilidad y producción”*.

En cuanto al papel del transporte, definido en el Plan de desarrollo Municipal (PEDM), los objetivos de la propuesta de políticas, están vinculados a los objetivos específicos, el primero indica: *“Desarrollo vial acorde al sistema de transporte especializado”* y el segundo indica: *“Establecer un sistema de transporte en equilibrio y que sea funcional al territorio”*.

Los objetivos logran sostenerse y cumplirse en el tiempo previsto en los distintos planes y proyectos específicos, si logramos cumplir con las siguientes tareas y/o actividades de aseguramiento:

- El funcionamiento de la coordinación interinstitucional de forma permanente
- Ejecución de campañas de Educación vial y sensibilización.
- Elaboración de propuestas de ordenamiento y señalización vial incluyendo de forma específica las bicicletas y otros vehículos no motorizados.
- Diseño específico de ciclo vías y colocación de señales especiales para las bicicletas, otros vehículos no motorizados y peatones.
- Divulgación y aplicación de las Regulaciones y Ordenanzas Municipales relacionadas con la bicicleta.
- Consultas con la sociedad civil por sectores y territorios geográficos, en función de las actividades relacionadas con los vehículos no motorizados.

- Aprobación por parte del Consejo Municipal e inclusión en planes de inversión de las políticas y propuestas para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.

7.1 Integración de “focus groups”

Para el cumplimiento de las actividades de consulta e investigación, implementaremos la técnica de formación de “**focus groups**”, para lo cual debemos definir dos direcciones de trabajo, en primer lugar, definir con quienes conformaremos los diferentes grupos y en segundo lugar, debe definirse el contenido de trabajo con cada uno de los grupos.

Los posibles grupos de trabajo estarán conformados de la siguiente manera:

- Instituciones, integrantes de las Comisiones de Transporte, Vialidad y Medio Ambiente.
- Usuarios de las bicicletas, contactados según su sector de actividad principal (estudiantes, trabajadores, amas de casa, etc.) y por territorio geográfico, según su residencia.
- Propietarios de los establecimientos Comerciales y de Servicios ubicados en las áreas de mayor circulación o las más visitadas por los usuarios de las bicicletas.
- Funcionarios de las instituciones de servicios públicos.
- Distribuidores y vendedores de bicicletas, repuestos y accesorios.
- Propietarios de Talleres para la reparación y mantenimiento de las Bicicletas.

El contenido de trabajo con los Focus Groups:

El contenido de trabajo de los “focus groups” debe fortalecer los ejes definidos para articular la implementación de la promoción del uso de la bicicleta, son los siguientes:

- Definición de infraestructura y señalización.
- Educación vial y divulgación.

- Normas y regulaciones
- Organización de los usuarios por sectores y territorios.
- Conocimiento y actitudes de los usuarios sobre aspectos relacionados con el uso de la bicicleta.

7.2 Integración de departamentos

A lo interno de la Municipalidad la participación de los diferentes departamentos se manifiesta en dos niveles:

- En el ámbito de planes y regulación: Consejo Municipal y Dirección de Planificación y Desarrollo Local.
- En el ámbito de coordinación operativa interinstitucional: la Dirección de Obras Horizontales, Dirección de Servicios Municipales, Dirección de Recaudación de Impuestos, Oficina de Transporte Colectivo Interurbano, Medio Ambiente, Dirección de Relaciones con la Comunidad

8 Realizar Infraestructura

Como parte importante en la promoción para el aumento del uso de la bicicleta, debe asegurarse una infraestructura mínima y bien planificada, la cual debe crear un ambiente seguro y atractivo para los ciclistas.

Una Infraestructura bien planificada debe cumplir con las siguientes condiciones:

- **Coherencia**, relacionar adecuadamente todos los orígenes y destinos de los ciclistas.
- **Direccionalidad**, ofrecer las rutas más directas, evitando al máximo los desvíos.
- **Atractiva**, diseñada y mantenida de tal manera que el entorno sea atractivo para el ciclismo.
- **Seguridad**, debe garantizar la seguridad de los ciclistas y la de los demás usuarios de la vía.
- **Comodidad**, debe permitir un rápido y confortable tránsito, permitiendo además fácil articulación con la red vial existente.

El cumplimiento de estas condiciones en el Diseño de la Infraestructura, motiva el incremento del uso de la bicicleta como medio de transporte para diversas actividades (trabajo, turismo, educación, recreación, etc.).

En este aspecto, los principales esfuerzos deben realizarse en los componentes indicados a continuación:

8.1 Ciclo rutas

- Diseño y construcción de Ciclo Ruta, exclusiva para bicicletas, ubicada sobre ruta de anterior línea férrea, para enlazar el Sector Sur-Este con uno de los centros con mayor actividad comercial en el área urbana. (Mercado Santos Barcenás, ubicado en el área aledaña a la antigua estación del ferrocarril). Actualmente en ejecución.
- Propuestas para el establecimiento de Ciclo rutas longitudinales, paralelas a la calle real (una en la parte Norte y otra en la parte Sur) con sentido Este – Oeste, desde la

periferia al centro de la ciudad. Lo anterior está soportado en la información del diagnóstico sobre los orígenes y principales destinos de los usuarios de bicicletas.

- Jerarquización de Vías del área central de la ciudad, sobre la definición del concepto de **Súper manzana**, determinando el uso de las mismas para los diferentes tipos de transporte y de manera específica para la circulación de bicicletas.

8.2 Estacionamiento

Un componente importante de la **Infraestructura ciclística** son los estacionamientos, en su definición y ubicación deben presentar algunas facilidades, para ello deben contar con características básicas, como las siguientes:

- Ubicarlos lo más cercano posible a los orígenes y destinos de los ciclistas.
- Deben ofrecer seguridad contra el robo y el mal tiempo (clima).
- El costo o pago debe ser bajo o gratuito, según condiciones socio-económicas de los usuarios.

Algunas iniciativas puntuales a ser promovidas localmente en este componente son las siguientes:

- En la actual propuesta para la revisión de la regulación urbana vigente se promueve la definición de 1/10 del área de los estacionamientos públicos y comerciales para estacionamiento de bicicletas.
- Dentro de los estacionamientos ya existentes, promover la localización estratégica de parqueo para bicicletas, en zonas que brinde seguridad tanto al ciclista como a la bicicleta misma.
- Establecer coordinación con la policía nacional y los guardias de seguridad de la empresa privada para el resguardo de los estacionamientos establecidos en los diferentes puntos del área urbana (escuelas, centros de trabajo y de servicios).

- Como medida de regulación para crear espacio a la circulación de bicicletas y otros vehículos, se restringirá el estacionamiento de vehículos en determinadas calles del Centro Histórico, en horarios preestablecidos (6:00 AM – 6:00 PM).
- La medida anterior será acompañada con la promoción de estacionamientos nuevos en áreas públicas y privadas, que permitan descongestionar las principales vías donde actualmente se estacionan (en algunos casos en los dos carriles) un número importante de automóviles, contribuyendo esto a los congestionamientos del tráfico en las horas pico.
- Se propone cambiar la forma y ubicación del estacionamiento en los costados Este y Oeste del Mercado Central. También surgió en el seno de la Comisión de Transporte y vialidad la iniciativa de crear un área de estacionamiento en la plaza del parque San Juan.

8.3 Mantenimiento

- Definir el origen de los fondos para el mantenimiento de la red vial destinadas a las bicicletas. Debe discutirse en la Comisión Interinstitucional de transporte y vialidad.
- Destinar un porcentaje de lo recaudado en concepto de Licencias de circulación, Licencia de conducir, impuesto de rodamiento y pago de placa, para dar mantenimiento periódico a la ciclo infraestructura.
- Promover la participación e inversión de la sociedad civil en la construcción y mantenimiento de la infraestructura definida específicamente para bicicletas.

8.4 Señalización

- Ordenar, actualizar y modernizar la señalización general existente, sobre la base de lo indicado por la Ley de Transito.
- Definir y dotar señales especiales para la circulación de las bicicletas tanto en las vías especiales como en las vías compartidas.

8.5 Aspectos Legales

El cumplimiento de las acciones de este componente son determinantes para el fortalecimiento institucional en función de la **aplicación de la Ley de Tránsito** de forma equitativa para todos los usuarios de la vía pública, entre estas las siguientes:

- Gestionar en el seno de la Comisión interinstitucional de Transporte y Vialidad, la formación de la filial León del Consejo Nacional de Educación Vial, como órgano consultivo (Asesor de la Policía Nacional), de composición mixta, gubernamental y privada. (Artos. 45 y 46 de la Ley de Tránsito).
- Elaborar propuestas de contenidos para nuevas Ordenanzas para la regulación de la circulación de los vehículos no motorizados incluida la bicicleta.
- Elaborar propuesta de Plan de implementación de acuerdo a lo indicado en los Artículos: 9, 22, 32 de la Ley de Tránsito, donde se faculta a las municipalidades en coordinación con la Policía, la regulación de vehículos no motorizados incluyendo a las bicicletas.

9 Política flanceada: Promoción y educación vial

Las políticas para la promoción del uso de la bicicleta, en el marco del proyecto “Integración de la bicicleta en la Planeación del Tráfico” deben sustentarse en tres grandes esfuerzos:

1. Aumentar el uso de la bicicleta, sobre la premisa de estimular cambios en los hábitos de movilidad en los diferentes medios de transporte por parte de la población.
2. Disminuir los accidentes con participación de bicicletas, definiendo normas mínimas, para la segura convivencia entre todos los usuarios de la vía pública.
3. Facilitar la creación de condiciones para la promoción y regulación del uso de la bicicleta, impulsando el cumplimiento de los siguientes aspectos:
 - Definir una red de **INFRAESTRUCTURA Básica; Definición y ubicación de la Señalización** correspondiente, para el uso exclusivo o compartido de las bicicletas.
 - **Impulsar una campaña de EDUCACION VIAL** con la participación de todos los actores y usuarios de la vía pública, con la finalidad de **generar sensibilización** hacia el respeto y el reconocimiento de los ciclistas por parte de los conductores de automotores.
 - La implementación de un **MARCO REGULATORIO**, que permita el conocimiento de los deberes y derechos de cada uno de los usuarios de la vía pública, con la correspondiente **DIVULGACIÓN** del mismo.
 - La definición en el corto plazo, de la **instancia municipal especializada**, para el control y seguimiento efectivo de la implementación de las políticas sobre el uso de la Bicicleta.

10 Financiamiento para realizar objetivos

Las posibles fuentes para el financiamiento de los objetivos propuestos son las siguientes:

- El fondo de mantenimiento vial alimentado por las infracciones definidas por la Ley de Tránsito y Ordenanzas Municipales, (participación interinstitucional).
- Fondos de la recaudación general de la Alcaldía aprobados en presupuesto anual de inversiones.
- Fondos de Cooperación Externa para la ejecución de proyectos específicos. Esta jugará un papel importante en el estímulo a la continuidad de estos esfuerzos.
- Fondos nacionales gestionados por la Municipalidad ante el Gobierno Central. (FISE, IDR, INIFOM, otros).

11 Continuidad

La continuidad del proyecto está determinada en dos direcciones, en el aspecto institucional y la sostenibilidad financiera, por lo tanto deben cumplirse los siguientes aspectos:

- Aprobación por parte del Concejo Nacional de Educación Vial de las políticas definidas para la promoción del uso de las bicicletas y su posterior implementación.
- Aprobación por parte del Concejo Municipal de Ordenanzas y otras Normativas en función del fortalecimiento de la promoción del uso de la bicicleta.
- Aprobación por parte del Concejo Municipal de la **instancia municipal especializada**, que dará seguimiento efectivo a la implementación de las políticas sobre el uso de las bicicletas.
- Inclusión y aprobación en los planes de inversión de un porcentaje del presupuesto para la nueva **ciclo infraestructura** y para la promoción del uso de la bicicleta.