

Ordenanza para la promoción de movilidad sostenible y eficiente a través de la recuperación y uso de espacios públicos para el transporte no motorizado en bicicleta en la provincia de Lima Metropolitana y la permanencia del programa de ciclovías recreativas de Lima

ORDENANZA N° 1851

Fecha de Publicación: 28 de diciembre de 2014

Fecha de actualización: 15 de enero de 2024

(SEPARATA ESPECIAL)

CONCORDANCIAS: [Ordenanza N° 524-MM \(Aprueban Ordenanza que promueve la convivencia en espacios públicos en el distrito de Miraflores\)](#)

[D.A.N° 018-2020-MM \(Aprueban la creación del Registro Municipal de vehículos de micromovilidad y motocicletas destinadas al servicio de arrendamiento o servicio de entrega de productos \(REMU\) en el](#)

[distrito de Miraflores\)](#)

LA ALCALDESA METROPOLITANA DE LIMA

POR CUANTO:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE LIMA;

Visto en Sesión Ordinaria de Concejo de fecha 23 de diciembre de 2014 los Dictámenes Nos. 12-2014-MML-CMDCyTU, 121-2014-MML-CMAL y 367-2014-MML-CMAEO y de las Comisiones Metropolitanas de Comercialización, Defensa del Consumidor y Transporte Urbano, de Asuntos Legales y de Asuntos Económicos y Organización;

Ha dado la siguiente:

ORDENANZA

PARA LA PROMOCIÓN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y EFICIENTE A TRAVÉS DE LA RECUPERACIÓN Y USO DE ESPACIOS PÚBLICOS PARA EL TRANSPORTE NO MOTORIZADO EN BICICLETA EN LA PROVINCIA DE LIMA METROPOLITANA Y LA PERMANENCIA DEL PROGRAMA DE CICLOVÍAS RECREATIVAS DE LIMA

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO (*) [NOTA SPIJ](#)

DISPOSICIONES GENERALES

OBJETO, FINALIDAD Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1.- Objeto de la Ordenanza

La presente Ordenanza tiene como objeto regular la movilidad a través de vehículos menores no motorizados y la generación, implementación, protección, recuperación y uso común de su infraestructura ciclovial y complementaria en el espacio público para su desarrollo en la provincia de Lima.

Artículo 2.- Finalidad de la Ordenanza

La presente ordenanza tiene por finalidad garantizar el derecho de los usuarios a la movilidad segura y eficiente en vehículos menores no motorizados y como parte de un sistema integrado de transporte, contribuyendo de este modo a la reducción de los efectos negativos del uso de vehículos motorizados.

Artículo 3.- Ámbito de aplicación

3.1. Se encuentran sujetas al ámbito de aplicación de la presente ordenanza las personas naturales y jurídicas que se movilicen en vehículos menores no motorizados en la provincia de Lima, las municipalidades distritales que la integran y la Policía Nacional del Perú.

3.2. No se encuentra comprendido en el ámbito de aplicación de la presente ordenanza el servicio de transporte público especial de pasajeros y carga en vehículos menores no motorizados, así como los vehículos no motorizados utilizados para la comercialización y/o publicidad.

3.3. De igual manera, no se encuentran comprendidos en el ámbito de aplicación del presente dispositivo los ciclomotores.

Artículo 4.- Contenido

4.1. La presente ordenanza regula los requisitos técnicos vehiculares, las normas de circulación en vehículos menores no motorizados así como los parámetros básicos que deberán atender las municipalidades distritales para el desarrollo de movilidad sostenible en vehículos menores no motorizados a través de la generación de infraestructura ciclovial y complementaria así como las infracciones y sanciones aplicables.

4.2. Adicionalmente, la presente ordenanza regula las condiciones, requisitos técnicos y procedimientos que deberán atender las municipalidades distritales para la prestación del servicio de alquiler y/o préstamo de bicicletas a través del sistema de bicicleta pública.

4.3. La presente ordenanza regula además, las condiciones, requisitos y procedimientos que deberán atender las autoridades competentes en la generación de programas de promoción de movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos.

CAPITULO (*) NOTA SPIJII

DEFINICIONES

Artículo 5.- Definiciones

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

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

2. Ambiente Urbano Monumental.- Son aquellos espacios públicos, como plazas, plazuelas, calles, etc., cuya fisonomía y elementos que lo conforman, poseen valor urbanístico de conjunto. También se denomina así al espacio que comprende a un monumento histórico y a su respectiva área de apoyo monumental.

- 3. Área de estacionamiento.-** Lugar destinado para el estacionamiento de vehículos.
- 4. Autopista.-** Carretera de tránsito rápido sin intersecciones y con control total de accesos.
- 5. Bicicleta .-** Vehículo de dos ruedas accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.
- 6. Calzada.-** Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos y eventualmente al cruce de peatones y animales.
- 7. Camino.-** Vía rural destinada a la circulación de vehículos, peatones, y animales.
- 8. Carretera.-** Vía fuera del ámbito urbano, destinada a la circulación de vehículos y eventualmente de peatones y animales.
- 9. Carril.-** Parte de la calzada destinada al tránsito de una fila de vehículos.
- 10. Ciclocacera.-** Parte de la acera debidamente señalizada para la circulación exclusiva en bicicleta
- 11. Ciclocarril.-** Parte del carril de la calzada debidamente señalizada para la circulación exclusiva en bicicleta
- 12. Ciclodía.-** Actividad de la Municipalidad Metropolitana de Lima a cargo de la Gerencia de Transporte Urbano que se desarrolla todos los domingos, a lo largo de los 6 kilómetros de la avenida Arequipa, desde el cruce con la avenida 28 de Julio en el Cercado de Lima, hasta la intersección con la avenida José Pardo en Miraflores. Esta actividad tiene entre otros objetivos, promover y fomentar la movilidad sostenible en bicicleta y a pie, así como contribuir a la reducción de la contaminación ambiental por el uso de vehículos motorizados, transformando la avenida Arequipa en un corredor exclusivo para los ciclistas y peatones.
- 13. Cicloestación de transferencia modal.-** Infraestructura ciclovial complementaria o equipamiento destinado al estacionamiento de bicicletas con permanencia de larga estancia y localizado en puntos estratégicos de transferencia intermodal.
- 14. Ciclomotor.-** Vehículo no considerado de motor con características (potencia, cilindrada, velocidad máxima) inferiores a los vehículos de categoría L1 del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC y cilindrada menor de 50 cc.
- 15. Cicloparqueadero.-** Infraestructura ciclovial complementaria o equipamiento destinado al estacionamiento de bicicletas principalmente de carácter temporal y localizado en los lugares de destino o atractores de viaje.
- 16. Ciclosenda.-** Vía ciclista en parques o espacios no urbanizados, que normalmente se comparte con el peatón.
- 17. Ciclovía.-** Parte de la vía pública físicamente segregada de la calzada y la acera para la circulación exclusiva de bicicletas.
- 18. Ciclovía Recreativa de Lima. -** Es el espacio público recuperado (avenidas, calles o parques) en el marco de los “Programas de Promoción Movilidad Sostenible y Recuperación de Espacios Públicos” para el uso exclusivo de los peatones y usuarios de vehículos menores no motorizados (bicicletas, monociclo, scooters, patines, skateboards, entre otros) y el fomento de la movilidad sostenible. Logrando abrir temporalmente la vía pública a los habitantes de la ciudad para que disfruten de un espacio seguro y gratuito.
- 19. Cuneta.-** Zanja al lado del camino o carretera destinada a recibir aguas pluviales.

20. Demarcación.- Símbolo, palabra o marca, de preferencia longitudinal o transversal, sobre la calzada, para guía del tránsito de vehículos y peatones.

21. Derecho de paso.- Prerrogativa de un peatón o conductor de un vehículo para proseguir su marcha en precedencia a otro peatón o vehículo.

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

23. Espacio público.- Superficie de uso público conformada por un conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes.

24. Infraestructura ciclovial.- Intervención física a través de la cual se segrega o señala la vía pública a fin de canalizar la circulación de vehículos menores no motorizados en condiciones de seguridad, minimizando su grado de vulnerabilidad y en salvaguarda de la integridad física de los usuarios de la vía. Integran la infraestructura ciclovial: Ciclovía, el ciclocarril, la cicloacera y la ciclosenda.

25. Infraestructura ciclovial complementaria.- Infraestructura o equipamiento que de forma complementaria a las vías en las que circulan vehículos menores no motorizados 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.

26. Infraestructura ciclovial no segregada .- Calzada de la vía pública en la que en ausencia de vías especialmente segregadas para la circulación de los vehículos no motorizados comprendidos en el ámbito de aplicación de la presente Ordenanza, es posible la circulación de dichos vehículos. Estas vías no necesariamente deben contar con la señalización autorizando la circulación referida.

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

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

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

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

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

32. Monociclo o unicycle.- Vehículo no motorizado de una sola rueda, y pedales impulsado a propulsión humana.

33. Movilidad urbana sostenible.- Conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías que se realizan en la ciudad con el fin de salvar la distancia que los separa de los lugares en donde satisfacen sus deseos o necesidades, es lo que genera la dinámica urbana. Movilidad

urbana es un fin que tiene como elementos fundamentales a los seres humanos y la ciudad y, como efecto reducir el impacto ambiental y social de la movilidad.

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

35. Paso a nivel.- Área común de intersección entre una vía y una línea de ferrocarril (Cruce a nivel).

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

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

38. Plaza.- Espacio de uso público predominantemente pavimentado, destinado a la recreación de personas y/o actividades cívicas.

39. Plazuelas. - Pequeñas áreas libres de uso público con fines de recreación pasiva, generalmente acondicionada en una de las esquinas de una manzana o como retiro, atrio o explanada.

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

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

42. Semáforo. - Dispositivo operado eléctricamente mediante el cual se regula la circulación de vehículos y peatones por medio de luces de color rojo, ámbar o amarilla y verde.

43. Señal de tránsito.- Dispositivo, signo o demarcación, tocado por la Autoridad Competente con el objeto de regular, advertir o encauzar el tránsito

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

45. Sistema de bicicleta pública.- Sistema a través del cual se brinda el servicio de alquiler y/o préstamo de vehículos no motorizados (bicicletas) a público en general.

46. Vía.- Carretera, vía urbana o camino rural abierto a la circulación pública de vehículos y/o peatones y también de animales; comprende la acera o vereda, la berma, la cuneta, la calzada, el estacionamiento, los separadores laterales y centrales, retiros, el jardín y el equipamiento de servicios necesarios para su utilización; sobre la cual la autoridad competente impone restricciones y otorga concesiones, permisos y autorizaciones. Es el espacio comprendido entre los límites de la propiedad (sección vial)

47. Vía expresa .- Aquellas que soportan gran volumen de vehículos con circulación de alta velocidad en condición de tránsito libre, sin existir cruces al mismo nivel con otras vías. El

transporte público de pasajeros está restringido y no se permite la circulación de vehículos menores.

48. Vías Locales (*) NOTA SPIJ.- Vías cuya función es proveer acceso a los predios o lotes adyacentes. Su definición y aprobación, cuando se trate de habilitaciones urbanas con fines de vivienda, corresponderá de acuerdo a Ley, a las municipalidades distritales, y en los casos de habilitaciones industriales, comerciales y de otros usos, a la Municipalidad Metropolitana de Lima.

49. Vía Pública (*) NOTA SPIJ.- Vía de uso público que constituye un espacio de propiedad, dominio y uso público, destinado para el tránsito vehicular y peatonal que incluye la calzada, la acera la berma y similares sobre la cual la autoridad competente impone restricciones y otorga concesiones, permisos y autorizaciones

50. Vías Metropolitanas (*) NOTA SPIJ.- Conformada por vías expresas, vías arteriales y vías colectoras, se basan en la función que cumple cada una de ellas dentro de la estructura urbana de la Ciudad de Lima, las cuales forman parte del sistema vial metropolitano y que se encuentran bajo la administración de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Artículo 6.- Abreviaturas

6.1. Para efecto de la aplicación de la presente Ordenanza, se entiende por las siguientes abreviaturas:

GTU: Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

MML: Municipalidad Metropolitana de Lima

PNP: Policía Nacional del Perú

PEMTNM: Proyecto Especial Metropolitano de Transporte No Motorizado

SETT.- Subgerencia de Estudios de Tránsito y Transporte

SIT.- Subgerencia de Ingeniería de Tránsito

SFT.- Subgerencia de Fiscalización del Transporte

TUPA: Texto Único de Procedimientos Administrativos

TÍTULO II

MOVILIDAD EN VEHICULOS MENORES NO MOTORIZADOS

CAPITULO I: GENERALIDADES

Artículo 7.- Movilidad sostenible en vehículos menores no motorizados y las necesidades de recuperación de espacios públicos para su promoción.

7.1. La migración hacia formas de movilidad sostenible para la satisfacción de las necesidades de desplazamiento de los usuarios de transporte en la provincia de Lima se constituye como elemento fundamental para enfrentar el reto de lograr el creciente conjunto de desplazamientos de personas y mercancías de forma eficiente, segura y además reduciendo los impactos ambientales y sociales. La movilidad sostenible tiene como elemento fundamental priorizado al ser humano y a la ciudad.

7.2. En este contexto, la generación de espacios públicos es determinante en materia de movilidad pues, debido a la continuidad y al desarrollo de los sistemas de transporte, a través de los espacios públicos se logra conectar sectores importantes de la ciudad. De este modo, el rol de las vías para el transporte vehicular, las ciclovías y demás son tipologías de espacios públicos que primordialmente cumplen la función de facilitar el desplazamiento de las personas al interior de la ciudad, por tanto la calidad de ellas es un factor determinante en el desarrollo urbano.

Artículo 8.- Lineamientos de la movilidad sostenible

8.1. En el ejercicio de sus funciones normativas, de gestión y fiscalización las autoridades competentes deberán:

8.1.1. Considerar y promover centros urbanos organizados en función del ser humano y no del vehículo motorizado en donde se prioriza a la condición humana tanto física como psicológica.

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

8.1.3. Provisionar al peatón y el ciclista de una movilidad plena con acceso a un sistema integrado de transporte a través de infraestructura peatonal y ciclovial alimentadora a los principales ejes masivos de transporte, además de áreas para paraderos de transporte público y estacionamiento de bicicletas con características de larga estancia y seguridad.

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

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

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

Artículo 9.- Competencias en materia de movilidad sostenible

9.1. La MML es competente en materia de transportes y comunicaciones para planificar, regular y gestionar el tránsito urbano de peatones y vehículos, así como regular la circulación de vehículos menores motorizados y no motorizados

9.2. La GTU de la MML es el órgano de línea competente para planificar la circulación y el tránsito de vehículos no motorizados en la Provincia de Lima, así como para aprobar los Estudios de Tránsito y Transporte para la planificación de infraestructura ciclovial no motorizada, así como para la prestación de servicios de alquiler y/o préstamo y de programas de movilidad y recuperación del espacio público.

9.3. La GTU a través del PENTM dirige, coordina, promueve, gestiona, monitorea y evalúa el transporte no motorizado bajo la concepción de transporte no contaminante.

9.4. Las municipalidades distritales deben promover el uso de vehículos menores no motorizados en sus planes directores de transporte y en sus planes de ordenamiento territorial de sus áreas metropolitanas debiendo incorporar en los referidos instrumentos las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza.

9.5. La PNP, a través del efectivo asignado al control del tránsito, garantiza y controla la libre circulación en las vías públicas, velando por la seguridad y priorizando las necesidades de movilidad del peatón y el conductor de vehículos menores no motorizados.

9.6. La PNP presta el apoyo a la GTU para la fiscalización del cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente ordenanza así como en las disposiciones complementarias y demás de la materia. Para tal efecto, la PNP deberá sujetarse a las directrices emitidas por la GTU.

Artículo 10.- Atribuciones de la GTU en materia de movilidad sostenible

10.1. La GTU a través del SETT es el órgano competente para aprobar los Estudios de Tránsito y Transporte en materia de movilidad sostenible no motorizada, previa opinión técnica favorable del PEMTNM y pago de tasa respectiva según corresponda. Para este efecto el PEMTNM evaluará los aspectos que en materia movilidad sostenible no motorizada contengan los Estudios de Tránsito y Transporte, mismos que además deberán ser detallados en un título específico de la memoria descriptiva del esquema de los Estudios de Impacto Vial.

CAPITULO (*) NOTA SPIII

NORMAS DE MOVILIDAD EN VEHÍCULOS MENORES NO MOTORIZADOS

Artículo 11.- Habilitación para conducir

Para conducir vehículos no motorizados de tres o más ruedas por las vías públicas terrestres, es indispensable haber obtenido y portar la respectiva licencia de conducir, conforme lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre, aprobado por Decreto Supremo N° 040-2008-MTC, así como mostrarla a requerimiento de la autoridad competente.

Artículo 12.- Normas generales de circulación en vehículos menores no motorizados

12.1. Los conductores de vehículos menores no motorizados tienen los derechos y obligaciones aplicables a los conductores de vehículos mayores, excepto aquellos que por su naturaleza no les sean aplicables.

12.2. Adicionalmente, durante la circulación en vehículos menores no motorizados se deberá atender a las normas contenidas en la "Guía de circulación del ciclista" así como a las siguientes normas generales:

12.2.1. Se circulará por las vías especialmente segregadas o señalizadas para tal efecto, como son ciclovías, ciclocarriles, biciacera o sendas bici, así como por la infraestructura ciclovial compartida. Se exceptúa de esta obligación a los conductores de bicicletas deportivas de carrera que tomen parte en pruebas deportivas autorizadas y con recorridos concretos. En ausencia total o parcial de carriles o vías señalizadas, se podrá circular en bicicleta en las vías mixtas o compartidas.

12.2.2. El conductor y pasajeros deberán contar con casco protector.

12.2.3. El número de pasajeros no debe exceder al número que corresponda de acuerdo a la construcción del vehículo, siendo posible la movilidad de personas en asientos o equipamiento adicional específicamente instalado para tal fin, conforme lo dispuesto en el artículo 24 de la presente ordenanza.

Artículo 13.- Sentido de la circulación en vehículos menores no motorizados

13.1. La circulación de los vehículos menores no motorizados en las vías segregadas o señalizadas para dicho efecto se efectuará en el sentido de circulación permitido por la señalización existente y, por el carril de la derecha. En estos casos durante la circulación en bicicleta deberá atender a la señalización a los vehículos motorizados que circulen por la misma calzada.

13.2. La circulación en las vías mixtas o compartidas se efectuará el carril de la derecha y en el sentido de circulación permitido por la señalización. Del mismo modo, durante la circulación en bicicleta deberá atenderse a la señalización a los vehículos motorizados que circulen por la misma calzada.

13.3. En caso se encontrase permitida la circulación de vehículos menores no motorizados en las aceras, ésta deberá efectuarse en el sentido de la circulación permitida por la señalización respectiva y por el lado de la acera que se encuentre más próximo a la calzada.

Artículo 14.- Circulación en condiciones de visibilidad restringida

Durante la circulación nocturna, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberán hacer uso de la prenda reflectante y las luces señaladas en la presente ordenanza.

Artículo 15.- Derecho de preferencia del peatón

15.1. Durante la circulación los conductores de las bicicletas deberán respetar siempre la preferencia de peatones.

15.2. En los pasos de peatones sin marca vial de paso de bicicletas el ciclista deberá moderar la velocidad a paso de hombre y dar siempre preferencia al peatón.

Artículo 16.- Límites de velocidad durante la circulación en bicicleta

16.1. Los conductores de vehículos menores no motorizados durante la circulación con los mismos deben sujetarse a los siguientes límites máximos de velocidad:

16.1.1. La velocidad máxima permitida durante la circulación en el ciclo carril y la ciclo vía o es de 30 Km/h.

16.1.2. La velocidad máxima permitida durante la circulación en ciclo calles o bici acera es de 15 Km/h.

16.1.3. La velocidad máxima permitida durante la circulación en la infraestructura ciclovial compartida es de 30 Km/h.

16.1.4. En las aceras o espacios públicos que cuenten con la autorización y señalización permitiendo la circulación en vehículos menores no motorizados la velocidad máxima permitida es de 10 Km/h.

16.1.5. Durante el sobrepaso a otro vehículo o peatón el conductor de vehículo menor no motorizado deberá reducir la velocidad de marcha.

16.2. El conductor deberá reducir la velocidad cuando circule por cuestas, curvas, vías sinuosas o cambie de dirección y se aproxime o cruce intersecciones, túneles, calles y puentes.

16.3. Adicionalmente el conductor deberá atender a las condiciones que afecten su transitabilidad tales como los defectos en la vía o su señalización, la restringida visibilidad o el

congestionamiento de la vía, entre otras, debiendo disminuir la velocidad de circulación a fin de reducir su vulnerabilidad y la de los peatones.

Artículo 17.- Sobrepasso o adelantamiento durante la circulación en bicicleta

17.1. Sobrepasso en vías exclusivas.- En las vías de uso exclusivo para bicicleta como el ciclo carril, ciclo vía o ciclo acera, el conductor de bicicleta efectuará el sobrepasso o adelantamiento de otra bicicleta en movimiento por la izquierda, debiendo retornar después de la maniobra a su carril original.

17.2. Sobrepasso la circulación por el carril del sentido contrario.- Cuando la vía exclusiva para la circulación en vehículos menores no motorizados sea bidireccional, es decir cuente con dos sentidos de circulación y sea necesario para el sobrepasso la circulación por el carril del sentido contrario, éste sobrepasso se efectuará sin desatender la preferencia en la circulación de los vehículos del carril en sentido contrario. En las vías bidireccionales que cuenten con más de un carril por sentido, el sobrepasso deberá efectuar atendiendo a lo dispuesto en el párrafo precedente sin circular por el carril contrario

17.3. Sobrepasso en la infraestructura ciclovia compartida.- Durante la circulación en las vías mixtas o compartidas el conductor de bicicleta efectuará el sobrepasso o adelantamiento de otra bicicleta en movimiento por la izquierda de la bicicleta que adelanta, debiendo retornar después de la maniobra a su carril original.

17.4. Sobrepasso en acera y espacio público autorizado : En las aceras o espacios públicos debidamente autorizados y señalizados para la circulación en bicicleta el conductor efectuará el sobrepasso del peatón por el lado de la acera más próximo a la calzada. Para tal efecto, el conductor debe anunciar su presencia al peatón para que éste le habilite el espacio para su circulación y realizar el sobrepasso únicamente cuando ello ocurra.

17.5. El sobrepasso de otro vehículo menor no motorizado.- El sobrepasso de otro vehículo menor no motorizado en las aceras o espacios públicos debidamente autorizados y señalizados se encuentra prohibida, salvo en el caso en el que no exista la presencia de peatones en la infraestructura mencionada.

Artículo 18.- Giro a la izquierda o derecha

18.1. Para la correcta maniobra de giro a la izquierda o derecha el conductor del vehículo no motorizado deberá considerar lo siguiente:

18.1.1. Tener precaución de los vehículos que transiten en sentido contrario, teniendo en cuenta su distancia de aproximación y velocidad; cuando tenga que realizar un giro o maniobra que cruce o afecte su vía de circulación.

18.1.2. Ceder el paso a los peatones que ingresen a una vereda o acera para uso peatonal.

18.1.3. Cruzar las calles solo en las intersecciones y cuando exista por lo menos una distancia de 30m con respecto a un vehículo en marcha que se aproxime.

18.1.4. Al girar a la derecha, se debe efectuar el movimiento situado del lado derechos de la vía. Si un vehículo motorizado realiza el mismo movimiento, el conductor de vehículo no Motorizado deberá disminuir la velocidad y esperar que el vehículo motorizado realice su maniobra antes de doblar. Para realizar el giro a la derecha el conductor de vehículo no motorizado además deberá realizar una señal manual a fin que los vehículos motorizados que lo prosiguen sean advertidos a tiempo respecto a su maniobra, esta señal debe ser efectuada con el brazo izquierdo y con una distancia de anticipación del lugar previsto para la maniobra de por lo menos 30 metros. La señal que advierte el giro a la derecha implica levantar el brazo izquierdo por unos segundos hacia arriba, formando una "V".

18.1.5. Al girar a la izquierda, se debe efectuar el movimiento situado en la parte central de la vía, ceder el paso a los vehículos que pudieran circular en sentido contrario en ese momento, para finalmente realizar dicha maniobra. Para realizar el giro a la izquierda el conductor de vehículo no motorizado además deberá realizar una señal manual a fin que los vehículos motorizados que lo prosiguen sean advertidos a tiempo respecto a su maniobra, esta señal debe ser efectuada con el brazo izquierdo y con una distancia de anticipación del lugar previsto para la maniobra de por lo menos 30 metros. La señal que advierte el giro a la izquierda implica extender por unos segundos el brazo izquierdo en la misma dirección a la altura del hombro izquierdo.

Artículo 19.- Circulación en las aceras y espacios públicos

19.1. Se prohíbe la circulación conduciendo bicicletas por las aceras. Excepcionalmente se podrá circular en las aceras cuando se cuente con la debida autorización y/o señalización para ello.

19.2. Tratándose de los espacios públicos la circulación en vehículos menores no motorizados está permitida. Excepcionalmente se podrá prohibir esta circulación mediante señalización expresa.

19.3. Lo dispuesto en el presente artículo no restringe la circulación de los peatones quienes en todo momento mantendrán la preferencia en las aceras y espacios públicos. Del mismo modo, no restringirá la circulación de vehículos menores no motorizados en las aceras o espacios públicos con el conductor a pie.

19.4. En los casos de incumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo se aplicará lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Tránsito.

Artículo 20.- Autorización para la circulación en las aceras

20.1. Únicamente cabe autorizar la circulación de vehículos menores no motorizados en las aceras cuando:

20.1.1. El ancho de paso libre sea superior a tres (3) metros.

20.1.2. El ancho de paso libre permita mantener la distancia mínima de un (1) metro respecto del peatón durante las maniobras de adelantamientos o cruces.

20.1.3. El ancho de paso libre mantenga una distancia mínima de un (1) metro respecto de los edificios colindantes.

Artículo 21.- Prohibiciones

21.1 Durante la circulación en vehículos menores no motorizados se prohíbe:

21.1.1. Circular en las vías de tránsito rápido, como las vías expresas y/o acceso restringido.

21.1.2. Circular de modo negligente o temerario.

21.1.3. Durante la circulación en bicicleta, los conductores de estos vehículos no deberán asirse sujetarse a otro vehículo que circule por la vía pública ya sea para remolcar o ser remolcado.

21.1.4. Circular con elementos o dispositivos no homologados o con remolque de dimensiones superiores a las autorizadas en este título.

21.1.5. Circular utilizando auriculares conectados a aparatos reproductores de sonido, el uso durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil, así como cualquier otro medio o sistema de comunicación que implique uso manual.

21.1.6. Circular en sentido contrario a los vehículos motorizados o al establecido en la vía, tanto en vías de un solo sentido como en vías de doble sentido de circulación.

21.1.7. La circulación de ciclistas que hayan ingerido bebidas alcohólicas o drogas de cualquier tipo.

21.1.8. Llevar pasajeros u objetos que dificulten o impidan la visibilidad y /o maniobra del conductor de vehículos no motorizados.

Artículo 22.- Obligaciones de los demás usuarios

22.1. Los usuarios de la vía pública deberán atender adicionalmente a las disposiciones establecidas para cada caso a lo siguiente:

22.1.1 Los peatones podrán cruzar los carriles bici, pero evitarán permanecer en ellos y caminar a lo largo de los mismos.

22.1.2 Los conductores de vehículos motorizados que pretendan adelantar a un ciclista, lo harán ex tremando las precauciones, cambiando de carril de circulación y siempre y cuando quede, como mínimo, un espacio lateral libre de 1,5 m entre la bicicleta y el vehículo.

22.1.3 Los conductores de vehículos motorizados, cuando estén circulando detrás de una bicicleta, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad, que nunca podrá ser inferior a 3 m.

22.1.4 Los conductores de vehículos motorizados, cuando estén circulando por ciclo calles, lo harán a una velocidad máxima de 30 Km/h, debiendo observar y respetar en todo momento la prioridad del tráfico ciclista.

22.1.5 Queda prohibida la parada y el estacionamiento de vehículos en los carriles señalizados para la circulación de bicicletas.

TITULO (*) NOTA SPIJIII

REQUISITOS TÉCNICOS DE LOS VEHÍCULOS MENORES NO MOTORIZADOS

Artículo 23.- Equipamiento de vehículos menores no motorizados

23.1. Las bicicletas y los demás vehículos no motorizados, cuando las características técnicas del vehículo hagan posible la implementación de los mismos, deberán contar con el siguiente equipamiento mínimo de seguridad:

23.1.1. Casco protector,

23.1.2. Prenda reflectante que permita a los conductores de vehículos y demás usuarios distinguirlos hasta una distancia de ciento cincuenta (150) metros,

23.1.3. Dispositivos reflectantes en pedales y ruedas,

23.1.4. Frenos de pie y mano,

23.1.5. Timbre y;

23.1.6. Luz de posición delantera y trasera, catadióptrico trasero, y podrán disponer de: catadióptricos en los radios de las ruedas y en los pedales

Artículo 24.- Vehículos accesorios

24.1. Las bicicletas que por su construcción no puedan ser ocupadas por más de una persona, podrán incorporar un asiento adicional homologado para el transporte de menores de hasta 7 años con la obligatoriedad, en este caso, de que el menor vaya protegido con casco homologado.

24.2. Las bicicletas podrán contar con remolque homologado, siempre que las medidas de la bicicleta sumadas al remolque no superen las siguientes dimensiones máximas:

24.2.1. Ancho: 0,80 cm,

24.2.2. Alto: 1,00 m,

24.2.3. Longitud formada por el con junto de remolque más bicicleta: 3,00 m, y;

24.2.4. Peso del remolque: No mayor del 50% de la masa en vacío del vehículo tractor.

TITULO (*) NOTA SPIJIV

INFRAESTRUCTURA CICLOVIAL Y COMPLEMENTARIA PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN VEHICULOS MENORES NO MOTORIZADOS

Artículo 25.- Lineamientos en materia de infraestructura ciclovial y complementaria para la movilidad sostenible

25.1. Adicionalmente a los lineamientos expuestos en materia de movilidad sostenible en la presente ordenanza, durante el ejercicio de sus funciones normativas, de gestión y fiscalización las municipalidades distritales y demás autoridades competentes para la generación y mantenimiento de infraestructura ciclovial y complementaria deberán:

25.1.1. Considerar a los peatones y conductores de vehículos menores no motorizados en la planificación de los centros urbanos o rurales donde viven y a ser usuarios priorizados en el diseño de los senderos, calles, avenidas y espacios públicos.

25.1.2. Promover el mejoramiento de las condiciones de transitabilidad, accesibilidad y seguridad de los peatones y conductores de vehículos menores no motorizados en mérito y respeto de su condición de usuarios vulnerables de las vías.

25.1.3. Asuman y ejecutar medidas que permitan a las personas con discapacidad toda movilidad posible, como la demolición de barreras arquitectónicas

Artículo 26.- De la autoridad competente

26.1. La GTU de la MML es el órgano de línea competente para:

26.1.1. Planificar, regular y gestionar el tránsito de vehículos menores no motorizados y peatones en la provincia de Lima.

26.1.2. Otorgar las autorizaciones para la generación de infraestructura ciclovial y complementaria de movilidad sostenible en vehículos menores no motorizados.

26.1.3. Planificar, regular y gestionar la infraestructura ciclovial y complementaria para la movilidad sostenible en vehículos menores no motorizados.

26.1.4. Normar, regular, organizar y mantener los sistemas de señalización y semáforos así como para otorgar las autorizaciones para la implementación de señalización y semaforización en materia de movilidad sostenible en vehículos menores no motorizados.

26.2. La GTU de la MML es el órgano de línea competente para normar, regular, organizar y mantener los sistemas de señalización y semáforos y regular el tránsito urbano de peatones y vehículos menores no motorizados y peatones en la provincia de Lima, así como para otorgar las autorizaciones para la implementación de señalización y semaforización en materia de movilidad sostenible en vehículos menores no motorizados.

Artículo 27.- De sus atribuciones

27.1. La GTU a través del SIT es el órgano competente para autorizar la interferencia temporal del tránsito vehicular y/o peatonal en la vía pública que se derivará como consecuencia de la generación y mantenimiento y señalización de infraestructura ciclovial y complementaria en materia de movilidad sostenible no motorizada en las Vías Metropolitanas de la provincia de Lima, previo pago de tasa respectiva.

27.2. La GTU a través del SIT es el órgano competente para dar conformidad de expediente técnico para semaforización de la infraestructura ciclovial necesaria para el tránsito de vehículos no motorizados en las vías de la provincia de Lima, previo pago de tasa respectiva.

27.3. La GTU a través del PEMTNM es el órgano competente para emitir opinión técnica favorable previa respecto del contenido de la propuesta de infraestructura ciclovial y complementaria así como de la propuesta de señalización presentadas, lo cual constituye un requisito para la autorización de interferencia de vías para la autorización de la interferencia temporal del tránsito vehicular y/o peatonal en la vía pública así como para la conformidad de expediente técnico para semaforización de la infraestructura ciclovial, señalados en el presente artículo.

27.3. La GTU a través del PEMTNM es el órgano competente para emitir opinión técnica favorable previa respecto del contenido de la propuesta de infraestructura ciclovial y complementaria así como de la propuesta de señalización presentadas, lo cual constituye un requisito para la autorización de interferencia de vías para la autorización de la interferencia temporal del tránsito vehicular y/o peatonal en la vía pública así como para la conformidad de expediente técnico para semaforización de la infraestructura ciclovial, señalados en el presente artículo.

27.4. A fin de obtener la opinión técnica favorable referida en el presente artículo sobre la propuesta de infraestructura ciclovial y complementaria, el interesado solicitará al PEMTNM la evaluación de los aspectos que en materia movilidad sostenible no motorizada contenga el expediente, los mismos que deberán ser detallados en un título específico de la Memoria Descriptiva de la Obra.

Artículo 28.- De la competencia de las municipalidades distritales

28.1. Las municipalidades distritales que conforman la provincia de Lima, tendrán a su cargo la ejecución, el mantenimiento, rehabilitación y señalización de las Vías Locales de su jurisdicción para la movilidad en vehículos menores no motorizados, de acuerdo a lo establecido en la presente ordenanza así como a las disposiciones que sobre la materia establezca la GTU.

28.2. Así mismo, las municipalidades distritales de la provincia de Lima tendrán a su cargo la semaforización de las Vías Locales de acuerdo a lo establecido en la presente ordenanza así como a las disposiciones que sobre la materia establezca la GTU.

Artículo 29.- De las atribuciones de las municipalidades distritales

29.1. Corresponde a las municipalidades distritales que conforman la provincia de Lima:

En las Vías Metropolitanas

a. Proponer y solicitar la autorización expresa de la GTU para realizar la formulación, ejecución y mantenimiento de los proyectos de inversión pública para la creación, ampliación, mejoramiento, recuperación, rehabilitación, semaforización y señalización vertical y horizontal de la infraestructura ciclovial y complementaria para vehículos menores no motorizados. Para efectos de lo señalado en el presente caso, deberá además proponer y solicitar a la Gerencia Municipal Metropolitana la emisión de una Autorización por Delegación, previo informe técnico favorable de la GTU.

b. Solicitar Autorizaciones Específicas a la Gerencia de Desarrollo Urbano y/o a la GTU para la ejecución de trabajos para el mantenimiento de pavimentos, semáforos y señalización vertical y horizontal de la infraestructura ciclovial y complementaria para vehículos menores no motorizados, de acuerdo a lo establecido en la presente ordenanza así como a las disposiciones que sobre la materia establezca la GTU.

c. Solicitar la conformidad del expediente técnico para semaforización de la infraestructura ciclovial necesaria para el tránsito de vehículos no motorizados.

En las Vías Locales

a. Proponer y solicitar la autorización expresa de la GTU para realizar la formulación, ejecución y mantenimiento de los proyectos de inversión pública para la creación, ampliación, mejoramiento, recuperación, rehabilitación, semaforización y señalización vertical y horizontal de la infraestructura ciclovial y complementaria para vehículos menores no motorizados.

b. Solicitar la conformidad del expediente técnico para semaforización de la infraestructura ciclovial necesaria para el tránsito de vehículos menores no motorizados.

c. Ejecutar, mantener, rehabilitar y señalar las Vías Locales para el tránsito de vehículos menores no motorizados de su jurisdicción de acuerdo a lo establecido en la presente ordenanza así como a las disposiciones que sobre la materia establezca la GTU.

Artículo 30.- Disposiciones generales para la generación de infraestructura ciclovial y complementaria

La generación de infraestructura ciclovial y complementaria de transporte no motorizado deberá sujetarse a las disposiciones contenidas en la presente ordenanza así como en el Manual de criterios de diseño de infraestructura ciclovial” y las demás disposiciones que en la materia emitan las autoridades competentes.

Artículo 31.- Principios para el diseño de la infraestructura ciclovial y complementaria

31.1. Para el diseño e implementación de la infraestructura ciclovial y complementaria deberá atender a los siguientes principios:

31.1.1.Principio de infraestructura para la movilidad coherente.- El diseño de la infraestructura ciclovial y complementaria deberá tener por finalidad la continuidad y consistencia respecto de los demás elementos de la vía. La coherencia en la infraestructura ciclovial y complementaria implica: i) conexión, es decir, todos los orígenes y destinos deben estar conectados, ii) Jerarquía de la red, es decir las principales vías ciclistas deben coincidir con las rutas de alta demanda ciclista; gran porcentaje de los recorridos en bicicleta dentro de la ciudad deben estar cubiertos por las vías ciclistas primarias de la red y iii) Libertad de elegir entre varias rutas, es decir, por cada viaje debe haber por lo menos dos rutas equidistantes disponibles y al menos una debe ser segura por la noche.

31.1.2.Principio de infraestructura para la movilidad directa.- La infraestructura ciclista debe trazar una ruta lo más directa posible y las demoras en las intersecciones deben ser cortas.

Debe además tenerse en cuenta que todos los factores que influyen en el tiempo de viaje son parte del concepto de rutas directas y que la provisión de rutas directas es muy importante, ya que se ha comprobado que la movilidad no motorizada tiene bajos niveles de resiliencia a las desviaciones y retrasos, y que siempre buscan acortar el tiempo de trayecto.

31.1.3.Principio de infraestructura para la movilidad segura .- El uso compartido de la vía con vehículos motorizados, las diferencias de masa y velocidad, así como las características técnicas vehiculares como son la carencia de carrocería y amortiguadores, determinan el alto grado de vulnerabilidad del conductor del vehículos menor no motorizado. Por tanto, el diseño de infraestructura ciclovial debe procurar generar la segregación física o señalización, así como las intersecciones conflictivas.

31.1.4.Principio de infraestructura para la movilidad cómoda.- Se debe procurar el diseño y mantenimiento de la infraestructura ciclovial atendiendo a las condiciones que promuevan el uso de este tipo de movilidad proporcionando infraestructura que permita que ésta se desarrolle de forma segura cómoda, segregando las vías exclusivas para ello, atendiendo a las características técnicas de construcción más beneficiosas, como lo son el ancho suficiente y el pavimento parejo, así como priorizando las medidas que promuevan su circulación fluida.

31.1.5.Principio de infraestructura para la movilidad atractiva.- El diseño y construcción de la infraestructura ciclovial debe procurar recoger las experiencias y percepciones de los conductores de vehículos no motorizados a fin de incorporar en la infraestructura los elementos que de acuerdo a estas precepciones determinan un entorno amable.

Artículo 32.- Infraestructura ciclovial

Es la intervención física a través de la cual se segrega o señala la vía pública con la finalidad de otorgar a los usuarios de vehículos no motorizados un espacio para su desplazamiento ordenado y seguro, minimizando su grado de vulnerabilidad principalmente derivada de la convivencia con las otras modalidades de desplazamientos.

Artículo 33.- Tipos de infraestructura ciclovial

33.1. Las intervenciones efectuadas a la vía pública para la generación de infraestructura ciclovial pueden llevarse a cabo como se indica a continuación:

33.1.1. Infraestructura ciclovial segregada

33.1.2. Infraestructura ciclovial no segregada

Artículo 34.- Infraestructura ciclovial segregada

34.1. Intervención para la generación de vías exclusivas para la circulación de usuarios de vehículos no motorizados. Podrá ser:

34.1.1. Ciclovía

34.1.2. Ciclosenda o cicloacera

34.1.1. Ciclovía: Vía exclusiva para la circulación de usuarios de vehículos no motorizados, físicamente presenta separación respecto de los flujos vehiculares motorizados pero se encuentra definida dentro de la sección de calzada, su implementación debe considerar ubicarse en el extremo derecho de la sección de calzada y en el sentido del tránsito motorizado. La segregación indicada puede obtenerse a partir de diferentes tipos de intervención, entre las que se encuentran: sardineles peraltados de concreto, separadores prefabricados, diferencia de nivel del pavimento, áreas o tratamiento con vegetación, elementos verticales tipo bolardos, entre otros. Gráfico N° 1: Ciclovía del Anexo I: Infraestructura Ciclovía de la presente Ordenanza

34.1.2. Ciclosenda o cicloacera : Es una infraestructura de trazo independiente, exclusiva para la circulación de vehículos no motorizados, tiene entre sus principales características estar apartadas de la circulación de vehículos motorizados, en cuya línea su implementación no depende de la disponibilidad de sección dentro de la calzada ni responde a la redistribución o ajuste de los carriles vehiculares motorizados. Las cicloaceras pueden ser unidireccionales o bidireccionales. Su implementación considera la intervención en áreas verdes, derechos de vía, áreas interurbanas. Las cicloaceras por sus características son principalmente de carácter recreativo o deportivo. Gráfico N° 2: Ciclosenda o cicloacera del Anexo I: Infraestructura Ciclovía de la presente Ordenanza

Artículo 35.- Infraestructura ciclovial no segregada

35.1. Intervención física a la vía pública existente para su acondicionamiento a través de medidas como principalmente señalización para permitir los desplazamientos con vehículos menores no motorizados en convivencia con otras modalidades de desplazamiento dentro de la ciudad, pudiendo ser:

35.1.1. Infraestructura ciclovial compartida

35.1.2. Infraestructura ciclovial delimitada

35.1.1. Infraestructura ciclovial compartida.- Intervención de menor envergadura que implica acciones mínimas principalmente de señalización para asegurar la convivencia de las diferentes modalidades de desplazamiento. Es imprescindible en este tipo de intervención considerar el dimensionamiento de los carriles vehiculares para que el desplazamiento de los vehículos motorizados minimicen las posibilidades de riesgo para los usuarios de vehículos menores no motorizados. Las intervenciones efectuadas en este nivel deberán atender a las dimensiones especificadas en el Gráfico N° 3: Dimensión de carriles para la infraestructura ciclovial compartida del Anexo I: Infraestructura ciclovial de la presente Ordenanza. Corresponden a este tipo de intervención:

35.1.1.1. Vía compartida con el ciclista

35.1.1.2. Carril compartido con el ciclista

35.1.1.1. Vía compartida con el ciclista.- Este tipo de intervención se propone en vías de carácter local principalmente o en vías con volúmenes bajos y velocidades de 30 km/hora o inferiores, siendo estas consideraciones vitales para definir estos ejes como vías compatibles con la circulación de ciclistas. La compatibilidad de velocidad y dimensiones de carril menores a 3.00 metros de ancho otorgan facilidades a los ciclistas para compartir el espacio con el tránsito automotor de manera segura, debido a que este dimensionamiento permite al ciclista controlar el carril, y de esta manera no permitiendo el tránsito automotor los rebases, conforme se muestra en el Gráfico N° 4: Vía compartida con el ciclista del Anexo I: Infraestructura ciclovial de la presente Ordenanza.

35.1.1.2. Carril compartido con el ciclista.- Este tipo de intervención se propone en vías arteriales o colectoras principalmente o en vías con velocidades de 50 km/hora o inferiores. La compatibilidad de velocidad y dimensiones de carril entre 3.90 metros y 4.30 metros de ancho otorgan facilidades a los usuarios de vehículos menores no motorizados para compartir el espacio con el tránsito automotor de manera segura. Esta intervención resulta de la adaptación del primer carril de circulación debido a que este dimensionamiento se permite al usuario de vehículo menor no motorizado controlar el carril, y de esta manera evita que el tránsito automotor los rebases. conforme se muestra en el Gráfico N° 5: Carril compartido con el ciclista del Anexo I: Infraestructura ciclovial de la presente Ordenanza

35.1.2. Infraestructura ciclovial delimitada.- Es una franja señalizada horizontalmente sobre el lado derecho de la calzada vehicular para la circulación de usuarios de vehículos menores no motorizados denominado ciclocarril su utilización responde a la velocidad vehicular de la vía,

debiendo ser implementadas en vías arteriales y colectoras con velocidades permitidas de hasta 50km/hr. Este tipo de intervenciones se logra a partir del redimensionamiento de todos los carriles vehiculares o a través de la eliminación de un carril vehicular o el área de estacionamiento. De manera general debe considerarse ciclocarriles unidireccionales en el sentido de la circulación vehicular e implementados al lado derecho de la calzada, y en el caso de existir estacionamiento vehicular en esa área, el ciclocarril debe definirse al lado izquierdo de dicho estacionamiento, y debe considerar un área de amortiguamiento de 0.50 metros de ancho para prevenir la apertura de puertas conforme se muestra en el Gráfico N° 6: Infraestructura ciclovial delimitada del Anexo I: Infraestructura ciclovial de la presente Ordenanza

Artículo 36.- Intersecciones

36.1. Conforme se muestra en el Gráfico N° 7: Intersecciones del Anexo I: Infraestructura ciclovial de la presente Ordenanza, estas constituyen el área común de calzadas que se cruzan o convergen siendo espacios de convivencia entre las diferentes modalidades de desplazamientos por lo que su diseño debe minimizar la vulnerabilidad de los usuarios de vehículos no motorizados en su interacción con los vehículos motorizados y reducir la posibilidad de incidencia de accidentes.

36.2. El diseño de intersecciones más seguras y compatibles con los desplazamientos no motorizados debe sujetarse a los siguientes criterios mínimos, los cuales se desarrollan en el Gráfico N° 8: Criterios de diseño de intersecciones del Anexo N° I: Infraestructura ciclovial de la presente Ordenanza:

36.2.1. Reducción de la distancia de cruce peatonal y usuario de vehículo no motorizado.

36.2.2. Mejoramiento de las condiciones de visibilidad.

36.2.3. Reducción de la velocidad vehicular motorizada.

36.2.4. Concepción de trayectorias de cruce predecibles y claras.

36.2.5. Preferencia al usuario del vehículo menor no motorizado para el cruce de la intersección de manera adelantada respecto de los vehículos motorizados.

36.2.6. Minimización de los tiempos de espera a favor de los peatones y usuarios de vehículos no motorizados.

Artículo 37.- Señalización

Es el conjunto de dispositivos o signos implementados para la prevención, información y orientación de los usuarios de las vías para la ejecución de obras y desvíos o rutas alternas en un área de influencia. La señalización puede darse de forma horizontal y vertical, debiendo atender a los instrumentos normativos de carácter nacional y adicionalmente a las disposiciones que para efectos de regular la movilidad no motorizada se establezca en el Manual de Criterios de Diseño de Infraestructura Ciclo Inclusiva.

Artículo 38.- Infraestructura ciclovial complementaria

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

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

38.2.1. Cicloparqueadero

38.2.2. Cicloestación de transferencia modal

38.2.3. Estaciones de bicicleta pública.

38.2.1. Cicloparqueadero.- Infraestructura ciclovial complementaria o equipamiento destinado al estacionamiento de bicicletas principalmente de carácter temporal y localizado en los lugares de destino o atractores de viaje. Gráfico N° 9: Cicloparqueadero del Anexo N° I: Infraestructura ciclovial de la presente Ordenanza.

38.2.2. Cicloestación de transferencia modal.- Infraestructura ciclovial complementaria o equipamiento destinado al estacionamiento de bicicletas con permanencia de larga estancia y localizado en puntos estratégicos Gráfico N° 10: Cicloestación de transferencia modal del Anexo N° I: Infraestructura ciclovial de la presente Ordenanza.

38.2.3. Estaciones de bicicleta pública.- Infraestructura ciclovial complementaria o equipamiento destinado al estacionamiento y/o entrega o provisionamiento de bicicletas en el sistema de bicicleta pública. Gráfico N° 11: Estaciones de bicicleta pública del Anexo N° I: Infraestructura ciclovial de la presente Ordenanza.

SECCIÓN V

SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA

Artículo 39.- Del sistema de bicicleta pública

39.1. Sistema a través del cual se brinda el servicio de alquiler y/o préstamo de vehículos no motorizados (bicicletas). Para este fin se debe contar con el equipamiento, logística, estrategia operacional, así como un sistema tecnológico de modo tal que se logre la satisfacción de las necesidades de aprovisionamiento para la movilidad en vehículo menores no motorizados de modo sostenible y seguro.

39.2. El sistema podrá ser concebido a nivel provincial o metropolitano o a nivel distrital debiendo en todos los casos seguir con parámetros y criterios homogéneos los que se definirán en la presente ordenanza.

Artículo 40.- Lineamientos en materia de infraestructura ciclovial y complementaria para la movilidad sostenible

40.1. Adicionalmente a los lineamientos expuestos en materia de movilidad sostenible en la presente ordenanza, durante el ejercicio de sus funciones normativas, de gestión y fiscalización las municipalidades distritales y demás autoridades competentes para la implementación y operación del servicio de alquiler o préstamo de bicicleta a través del Sistema de Bicicleta Pública deberán:

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

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

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

40.1.4. Considerar el crecimiento de la demanda de movilidad en vehículos menores no motorizados a fin de prever las necesidades de ampliación de la cobertura del sistema.

Artículo 41.- De la autoridad competente

La GTU de la MML es el órgano de línea competente para planificar, regular y gestionar el tránsito de vehículos menores no motorizados y peatones en la provincia de Lima. El ejercicio de esta competencia se orienta a la generación de un sistema de transporte uniforme y coherente en la provincia de Lima, para cuyo fin establece las condiciones técnicas que deberán incorporados en la planificación y gestión de los sistemas de bicicleta pública.

Artículo 42.- De la competencia de las municipalidades distritales

Las municipalidades distritales que conforman la provincia de Lima, tendrán a su cargo la gestión del tránsito de vehículos menores no motorizados dentro de su jurisdicción y en concordancia con las disposiciones que emita la municipalidad provincial y los reglamentos nacionales respectivos.

Artículo 43.- De los procedimientos necesarios para la planificación o implementación del Sistema Público de Bicicleta

La aprobación de los Estudios de Tránsito y Transporte, así como la autorización de interferencia temporal del tránsito vehicular y/o peatonal en la vía pública para la infraestructura ciclovial, complementaria u otros, que fueran necesarios para la planificación o implementación del Sistema Público de Bicicleta deberán sujetarse a los procedimientos, requisitos y condiciones técnicas establecidos en la presente ordenanza, así como las disposiciones complementarias.

Artículo 44.- De las condiciones técnicas

44.1. Las condiciones técnicas que deberán incorporados en la planificación y gestión de la promoción de la movilidad no motorizada a través del sistema de bicicleta pública serán:

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

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

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

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

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

SECCION (*) NOTA SPIJVI

PROGRAMAS DE PROMOCIÓN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y RECUPERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS

Artículo 45.- Programas de promoción de movilidad sostenible

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

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

Artículo 46.- Lineamientos para la implementación de programas de promoción de movilidad sostenible

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

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

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

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

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

Artículo 47.- Objetivos de los programas de promoción de movilidad sostenible

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

47.1.1. Disminuir la congestión vehicular.

47.1.2. Promover el uso de medios sostenibles de transporte.

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

47.1.4. Generar sentido de pertenencia hacia la ciudad.

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

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

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

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

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

Artículo 48.- Planificación de los programas de promoción de movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos

48.1. Para la planificación de los programas de promoción de movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos se deberá contar con las siguientes consideraciones mínimas:

48.1.1. Formación de la voluntad política

48.1.2. Selección del espacio público en el que probablemente se desarrolle el programa

48.1.3. Diagnóstico de la oferta del espacio público actual

48.1.4. Mapeo de actores

48.1.5. Identificación de la población beneficiaria y cálculo de demanda de usuarios

48.1.6. Estudios viales a fin de determinar la posible afectación

48.1.7. Estudios de impacto social

48.1.8. Evaluación presupuestal y factibilidad financiera

48.2. El cumplimiento de las consideraciones expuestas en el presente artículo permitirá a validación del espacio público que ha sido materia de selección para la implementación del programa de promoción de movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos que es materia de desarrollo posterior en la presente ordenanza

Artículo 49.- De las competencias

49.1. La GTU a través del PEMTNM es el órgano competente para dirigir, coordinar, promover, gestionar, monitorear y evaluar el transporte vehicular no motorizado bajo la concepción de transporte no contaminante.

49.2. La GTU a través del SIT es el órgano de línea competente para planificar, regular y gestionar el tránsito de peatones y vehículos.

Artículo 50.- De las atribuciones

50.1. La GTU a través del SIT es el órgano competente para autorizar la interferencia temporal del tránsito vehicular y/o peatonal en la vía pública que se deriva de la implementación del programa de promoción de movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos.

50.2. La GTU a través del PEMTNM es el órgano competente para emitir opinión técnica favorable previa respecto del contenido de la propuesta del programa de promoción de movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos lo cual constituye un requisito indispensable para la autorización de la interferencia temporal del tránsito vehicular y/o peatonal en la vía pública.

Artículo 51.- Disposiciones generales para la implementación de programas de promoción de movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos

Para la implementación de programas de promoción de movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos deberá sujetarse a las disposiciones contenidas en la presente ordenanza así como en el "Manual de operaciones para la implementación de programas de promoción de movilidad sostenible" y las demás disposiciones que en la materia emitan las autoridades competentes.

Artículo 52.- Requisitos para la implementación de los programas de promoción de movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos

53.1. Una vez satisfechos las consideraciones señaladas en la presente ordenanza para la etapa de planificación de los programas de promoción de movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos, se podrá llevar a cabo la implementación de los mismos debiendo para ello cumplirse con los siguientes requisitos mínimos:

52.1.1. Definición del espacio público seleccionado

52.1.2. Plano de propuesta integral, detallando el área del espacio geográfico seleccionado, la zonificación y locación de activaciones y otros.

52.1.3. Plan de desvíos

52.1.4. Plan de trabajo

52.1.5. Plan de comunicaciones

52.1.6. Conformación y capacitación del equipo de trabajo

52.1.7. Definición de estrategia logística

52.1.8. Contar con los permisos necesarios

52.1.1. Definición del espacio público seleccionado.- Identificación de un trazado de ruta obtenido a partir de observación directa, sistemas de información geográfica además podrá contarse con un registro de análisis fotográfico para su evaluación. Los espacios seleccionados podrán ser, entre otros, vías y bermas. Deberá considerarse el área física así como el área de influencia del programa.

52.1.2. Plano de propuesta integral, detallando el área del espacio geográfico seleccionado, la zonificación y locación de activaciones y otros.- Documento gráfico que permita visualizar la zonificación definida para el programa debiendo considerarse además de los espacios libres para la circulación de peatones y usuarios de vehículos no motorizados la ubicación de las activaciones complementarias. Este documento permitirá además la definición numérica y asignación de responsabilidades del equipo de trabajo

52.1.3. Plan de desvíos.- Documento que permite planificar las rutas alternas que reemplazaran la vía intervenida. Este documento además de reunir los requisitos que son necesarios para la autorización de interferencia de vías, deberá considerar para la identificación de las rutas alternas, la cercanía de las mismas a la vía intervenida, procurando la reducción de los posibles impactos negativos en el tránsito motorizado. La vía intervenida podrá planificarse incluyendo algunos cruces transversales a la misma en cuyo caso deberá escogerse principalmente las intersecciones semaforizadas.

52.1.4. Plan de trabajo.- Documento que recoge la estrategia así como el cronograma dentro de acuerdo al cual se desarrollará el programa de promoción de movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos

52.1.5. Plan de comunicaciones.- Documento que contiene 1) La estrategia de información dirigida a los usuarios de transporte motorizado sobre las rutas alternas y medidas adicionales para el tránsito motorizado, 2) estrategia de sensibilización y promoción dirigida a los usuarios actuales y la captación de usuarios potenciales, 3) Estrategia de difusión a medios de comunicación para la socialización de los beneficios y impactos positivos de la actividad, y 4) Estrategia comunicacional puerta a puerta para informar a los vecinos y empresas localizadas en la zona.

52.1.7. Conformación y capacitación del equipo de trabajo.- Se debe procurar la conformación de un equipo de trabajo multidisciplinario a fin de recibir el aporte de las diferentes disciplinas.

52.1.8. Definición de estrategia logística.- La estrategia logística deberá considerar los requerimientos de recursos humanos y equipamiento necesario así como la distribución planificada de los mismos para la implementación del programa. La estrategia logística deberá sujetarse a las disposiciones del Manual de operaciones para la implementación de programas de promoción de movilidad sostenible”

52.1.9. Contar con los permisos necesarios.- La implementación del programa deberá además contar con los permisos correspondientes, como es el caso de la autorización de interferencia de vía.

SECCION (*) NOTA SPIJ VI

PROGRAMA DE PROMOCIÓN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA LIMA METROPOLITANA Y RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA AREQUIPA CICLOVIA RECREATIVA DE LIMA

Artículo 53.- Programa de Promoción de Movilidad Sostenible para Lima Metropolitana y recuperación del espacio público de la avenida Arequipa

53.1. Establézcase el desarrollo del programa de promoción de movilidad sostenible para lima metropolitana y recuperación del espacio público de la avenida Arequipa en adelante Ciclovia Recreativa de Lima a cargo de la GTU a través del PEMTNM.

53.2. La Ciclovia Recreativa de lima se desarrollará cada domingo desde las 07:00 horas hasta las 13:00 horas en la avenida Arequipa (ambos sentidos) que constituye una Vía Arterial del Sistema Vial Metropolitano que atraviesa los distritos de Miraflores, Sn isidro; lince y cercado de Lima, abarcando 6 km, desde altura de la avenida 28 de Julio (cuadra 1) hasta la altura de la avenida José Pardo (cuadra 52).

Artículo 54.- De las competencias

La GTU a través del PEMTNM estará a cargo de la planificación e implementación de la Ciclovia Recreativa de Lima así como de las activaciones que en su marco se desarrollen.

Artículo 55.- Disposiciones generales para la implementación de programas de promoción de movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos

Para la planificación e implementación de la Ciclovia Recreativa de Lima el PEMTNM deberá sujetarse, en lo que corresponda, a las disposiciones contenidas en la presente ordenanza así como en el “Manual de operaciones para la implementación de programas de promoción de movilidad sostenible” y las demás disposiciones que en la materia emitan las autoridades competentes.

Artículo 56.- Plan de desvío

56.1. Para el desarrollo de la Ciclovía Recreativa de Lima se generarán las siguientes alternativas de desvío de la avenida Arequipa del transporte vehicular motorizado, mismas que se adjuntan en Anexo II: Plan de Desvío a la presente Ordenanza:

56.1.1. Alternativa de desvío de la ruta norte a sur:

Su ruta - avenida Garcilaso de la Vega (N-S) - avenida República de Chile - avenida Arenales - avenida Camino Real - avenida Emilio Cavenecia - óvalo Gutiérrez - avenida Comandante Espinar (N-S) - avenida José Pardo (O-E) - su ruta.

56.1.2. Alternativa de desvío de la ruta sur a norte:

Su ruta- óvalo Miraflores - avenida Ricardo Palma (O-E) - avenida Petit Thouars - avenida 28 de Julio (E-O)- su ruta.

Artículo 57.- Cruces vehiculares permitidos

57.1. Para el desarrollo de la Ciclovía Recreativa de Lima se deberá dejar aperturadas las intersecciones al eje de la avenida Arequipa, tales como:

57.1.1. Avenida 28 de Julio,

57.1.2. Avenida Cuba - avenida Alejandro Tirado,

57.1.3. Avenida Manuel Ascencio Segura,

57.1.4. Avenida Canevaro - avenida Pardo de Zela,

57.1.5. Avenida Risso,

57.1.6. Avenida Javier Prado,

57.1.7. Calle Palma - Calle Chinchón,

57.1.8. Avenida Paz Soldán - Calle Juan de Arona,

57.1.9. Avenida Santa Cruz - Avenida Aramburu,

57.1.10. Avenida Angamos y

57.1.11. Avenida José Pardo,

Artículo 58.- Medidas de seguridad, señalización y aseguramiento del libre tránsito peatonal y vehicular

58.1. El PEMTNM adoptará las medidas de seguridad y efectuará la señalización preventiva e informativa que de acuerdo a los parámetros y condiciones establecidos en la presente ordenanza y sus disposiciones complementarias corresponda.

58.2. Asimismo, el PEMTNM debe garantizar la seguridad dentro de la zona a interferirse, así como asegurar el libre tránsito vehicular y peatonal en toda la zona afectada, además deberá garantizar la presencia de la Policía Nacional del Perú (Policía de Tránsito) a fin de brindar fluidez al tránsito vehicular y regular los virajes hacia la izquierda, durante el tiempo que dure el evento y así garantizar la seguridad e integridad física de los asistentes a la misma, siendo los puntos de control los siguientes:

- 58.2.1. Av. Arequipa con Av. 28 de Julio
- 58.2.2. Av. Arequipa con Av. Cuba / Av. Alejandro Tirado
- 58.2.3. Av. Arequipa con Av. Manuel Ascencio Segura
- 58.2.4. Av. Arequipa con Av. Canevaro / Av. Pardo de Zela
- 58.2.5. Av. Arequipa con Av. Risso
- 58.2.6. Av. Arequipa con Av. Javier Prado
- 58.2.7. Av. Arequipa con Ca. Palma / Ca. Chinchón
- 58.2.8. Av. Arenales con Av. Canevaro
- 58.2.9. Av. Arequipa con Av. Santa Cruz / Av. Aramburu
- 58.2.10. Av. Arenales con Av. Javier Prado
- 58.2.11. Av. Camino Real con Av. Javier Prado
- 58.2.12. Av. Camino Real con Av. Paz Soldán
- 58.2.13. Av. Cavenecia con Av. Comandante Espinar
- 58.2.14. Av. Comandante Espinar con Av. José Pardo
- 58.2.15. Av. José Pardo altura Ovalo Miraflores
- 58.2.16. Av. José Pardo altura Ovalo Miraflores
- 58.2.17. Av. Petit Thouars con Av. Aramburu
- 58.2.18. Av. Petit Thouars con Av. Manuel Ascencio Segura.
- 58.2.19. Av. Petit Thouars con Av. Risso
- 58.2.20. Av. Petit Thouars con Ca. Juan de Arona
- 58.2.21. Av. Petit Thouars con Ca. Ca. Chinchón
- 58.2.22. Av. Petit Thouars con Av. Javier Prado
- 58.2.23. Av. Petit Thouars con Av. Pardo de Zela
- 58.2.24. Av. Petit Thouars con Av. Alejandro Tirado
- 58.2.25. Av. Petit Thouars con Av. 28 de Julio
- 58.2.26. Av. Petit Thouars con Av. Angamos
- 58.2.27. Av. Arequipa con Av. Paz Soldán / Ca. Juan de Arona
- 58.2.28. Av. Arequipa con Av. Angamos Av. Arequipa con Av. José Pardo

58.2.29. Av. 28 de Julio con Av. República de Chile

58.2.30. Av. Arenales con Av. Cuba.

58.2.31. Av. Arenales con Av. Manuel Ascencio Segura.

Artículo 59.- Sobre las vías adyacentes

El PEMTNNM deberá coordinar con la Policía Nacional del Perú (tránsito), a fin de que puedan cerrarse todas las calles adyacentes a una (01) cuadra antes del ingreso a la Av. Arequipa por seguridad; ubicándose además tranqueras y personal de apoyo, asimismo, los efectivos de la Policía Nacional del Perú deberán facilitar el ingreso y salida de los propietarios y/o residentes de la zona en las siguientes intersecciones:

1 Av. Arequipa con Av. 28 de Julio

2 Av. República de Chile con Ca. Vargas Machuca

3 Av. Arenales con Ca. Saco Oliveros

4 Av. Arenales con Ca. Larrabure y Unanue

5 Av. Arenales con Ca. Natalio Sánchez

6 Av. Arenales con Ca. Ramón Dagnino

7 Av. Arenales con Ca. Pablo Bermúdez

8 Av. Arenales con Ca. Mariano Carranza

9 Av. Arenales con Ca. Enrique Villar

10 Av. Arenales con Ca. Teodoro Cárdenas

11 Av. Arenales con Ca. Manuel del Pino

12 Av. Arenales con Ca. Manuel Gómez

13 Av. Arenales con Ca. Belisario Flores

14 Av. Arenales con Ca. León Velarde

15 Av. Arenales con Ca. José Leal

16 Av. Arenales con Ca. Julio C. Tello

17 Av. Arenales con Ca. Joaquín Bernal

18 Av. Arenales con Av. Cesar Vallejo

19 Av. Arenales con Ca. Trinidad Moran

20 Av. Arenales con Ca. 2 de Mayo

21 Av. Arenales con Ca. Ollanta

22 Av. Arenales con Ca. Huanca
23 Av. Arenales con Ca. Bañon
24 Av. Arenales con Ca. Tradiciones
25 Av. Arenales con Ca. Tamayo
26 Av. Arenales con Ca. Choquehuanca
27 Av. Arenales con Ca. Hernández
28 Av. Arenales con Ca. Paullardell
29 Av. Arenales con Ca. Morales
30 Av. Arenales con Ca. Asunción
31 Av. Arenales con Ca. Santander
32 Av. Arenales con Ca. Los Ángeles
33 Av. Arenales con Ca. Teruel
34 Av. Arenales con Ca. Andalucía
35 Av. Arenales con Ca. Calderon
36 Av. Arenales con Ca. Bellido
37 Av. Arenales con Ca. Sarrio
38 Av. Arenales con Ca. Tarapacá
39 Av. Arenales con Ca. Chiclayo
40 Av. Arenales con Ca. Piura
41 Av. Arenales con Ca. Gonzales Prada
42 Av. Petit Thouars con Ca. Narciso de la Colina
43 Av. Petit Thouars con Ca. Pershing
44 Av. Petit Thouars con Ca. Gral. Vidal
45 Av. Petit Thouars con Ca. Domingo Elías
46 Av. Petit Thouars con Ca. Montero
47 Av. Petit Thouars con Ca. Junín
48 Av. Petit Thouars con Ca. A. Salaverry
49 Av. Petit Thouars con Ca. Domingo Orue

50 Av. Petit Thouars con Ca. Carlos Tenaud
51 Av. Petit Thouars con Ca. Scipion Llona
52 Av. Petit Thouars con Ca. J. Payan
53 Av. Petit Thouars con Ca. Rio de Janeiro
54 Av. Petit Thouars con Ca. Santillana
55 Av. Petit Thouars con Ca. Florida
56 Av. Petit Thouars con Ca. Rio de la Plata
57 Av. Petit Thouars con Ca. La Habana
58 Av. Petit Thouars con Ca. Crnel. Odriozola
59 Av. Petit Thouars con Ca. Lembke
60 Av. Petit Thouars con Ca. Bañon
61 Av. Petit Thouars con Ca. Olavide
62 Av. Petit Thouars con Ca. Gibson
63 Av. Petit Thouars con Ca. Soledad
64 Av. Petit Thouars con Ca. Domingo Casanova
65 Av. Petit Thouars con Ca. J. de la T. Ugarte
66 Av. Petit Thouars con Ca. Pedro Conde
67 Av. Petit Thouars con Ca. Tomas Guido
68 Av. Petit Thouars con Ca. Enrique Villar
69 Av. Petit Thouars con Ca. Mariano Carranza
70 Av. Petit Thouars con Ca. Emilio Fernández
71 Av. Petit Thouars con Ca. Saco Oliveros
72 Av. Petit Thouars con Ca. Madre de Dios
73 Av. Petit Thouars con Ca. Vargas Machuca
74 Av. Petit Thouars con Ca. Natalio Sánchez
75 Av. Petit Thouars con Ca. Hernán Velarde
76 Av. Petit Thouars con Ca. Ramón Dagnino
77 Av. Petit Thouars con Ca. Pablo Bermúdez

78 Av. Petit Thouars con Jr. Mcal. Las Hebas
79 Av. Petit Thouars con Ca. Bernardo Alcedo
80 Av. Petit Thouars con Ca. Manuel Candamo
81 Av. Petit Thouars con Ca. Bartolomé Herrera
82 Av. Petit Thouars con Ca. Emilio Althaus
83 Av. Petit Thouars con Ca. Manuel Segura
84 Av. Petit Thouars con Ca. Manuel del Pino
85 Av. Petit Thouars con Ca. Teodoro Cárdenas
86 Av. Petit Thouars con Ca. Saco Oliveros
87 Av. Petit Thouars con Ca. Madre de Dios
88 Av. Petit Thouars con Ca. Enrique Villar
89 Av. Petit Thouars con Ca. Mariano Carranza
90 Av. Petit Thouars con Ca. Emilio Fernández

Artículo 60.- Áreas verdes y mobiliario urbano

El PEMTNM, deberá de cuidar las áreas verdes y mobiliario urbano, siendo responsables en reparar daño que se ocasione, así como dejar limpia la vía de desperdicios originadas por los asistentes al evento, asimismo deberá garantizar la integridad física de los participantes del evento, debiendo contar con ambulancias, bomberos y servicios higiénicos móviles respectivamente.

TÍTULO IV

DEL RÉGIMEN FISCALIZADOR Y SANCIONADOR

Artículo 61.- Artículo 58.- Objeto del presente capítulo

El presente capítulo tiene por objeto regular el ejercicio de la potestad sancionadora, en el marco del cumplimiento de las obligaciones vinculadas a la circulación de vehículos menores no motorizados; el cual será de aplicación ante la comisión de inconductas o incumplimientos debidamente tipificados como infracciones de la presente norma, respetando los principios y garantías mínimas establecidas en la Constitución Política del Perú, Ley N° 27444, y demás normas aplicables.

Artículo 62.- Ámbito de aplicación

El presente capítulo establece la estructura y garantías mínimas que deben observarse en el procedimiento administrativo sancionador en materia de circulación de vehículos menores no motorizados en el ámbito de la provincia de Lima.

Artículo 63.- Órganos competentes

63.1. Es competente para la aplicación de la presente Ordenanza la GTU de la MML, así como sus unidades orgánicas, o el personal que ejerza labores de fiscalización en su nombre y representación, en virtud de Convenios.

63.2. La SFT es competente para fiscalizar y controlar, con el apoyo de la PNP, el cumplimiento de las normas de tránsito y las de transporte público en el ámbito de la provincia de Lima e imponer las sanciones correspondientes.

63.3. El PEMTNM es competente para dirigir y evaluar el transporte no motorizado, en esta medida emitirá el informe técnico de verificación requerido en el marco de la supervisión del cumplimiento de las normas de circulación de vehículos menores en el ámbito de la provincia de Lima

Artículo 64.- Régimen sancionador

64.1. El órgano encargado de la supervisión es el PEMTNM, órgano que dará inicio al procedimiento respectivo con un informe técnico de supervisión. El órgano resolutor es la SFT.

64.2. El PEMTNM emitirá el informe técnico de supervisión ante la verificación de un hecho que configure alguno de los supuestos de infracción contenidos en la Tabla de Infracciones y Sanciones adjunta a la presente Ordenanza como Anexo III: Tabla de Infracciones y Sanciones. El informe emitido por el PEMTNM deberá ser remitido a la SFT, que lo remitirá al presunto responsable del incumplimiento, a título de imputación de cargos, con el objeto de que realice sus descargos a las imputaciones realizadas.

64.3. El procedimiento tendrá una duración máxima de sesenta (60) días hábiles, contados a partir de la fecha de notificación de la imputación de cargos.

64.4. El órgano que conducirá y resolverá el procedimiento en primera instancia es SFT. En segunda instancia la GTU conducirá y resolverá el procedimiento.

64.5. Las reglas del procedimiento administrativo sancionador se regirán supletoriamente por lo dispuesto en la Ley de Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444” .

Artículo 65.- Sanción Administrativa

65.1. La sanción es la consecuencia jurídica punitiva de carácter administrativo, que se deriva de un incumplimiento o inobservancia de las obligaciones por parte de la persona autorizada, solicitante, o tercero no autorizado.

65.2. Las sanciones administrativas también podrán ser impuestas por la detección de infracciones a través de medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos digitales o tecnológicos.

Artículo 66.- Clasificación de infracciones

66.1. Para efectos de las sanciones, las infracciones se califican en leves, graves y muy graves, de acuerdo con la Tabla de Infracciones, Sanciones y Medidas.

Artículo 67.- Tipos de sanciones

67.1. La sanción aplicable ante el incumplimiento o inobservancia de lo dispuesto en la presente Ordenanza será la multa, para cuyo caso el monto se determina con base en el valor de la Unidad Impositiva Tributaria (UIT) vigente a la fecha del pago.

Artículo 68.- Ejecución de la sanción administrativa

68.1. La ejecución de la sanción no pecuniaria se efectuará cuando se agote la vía administrativa, de acuerdo a lo establecido por el SIT. De ser el caso, ejecutará las medidas no pecuniarias con personal propio o mediante terceros, haciendo en cualquiera de los casos, la respectiva valoración para que sea devuelta o cancelada por el sujeto sancionado. El infractor podrá reconsiderar o apelar la valoración realizada, en la misma forma y plazos que los demás recursos.

68.2. La ejecución y cobro de la sanción pecuniaria, y la valoración de la sanción no pecuniaria, deberá ser llevada a cabo por el SAT, según lo establecido por las normas aplicables.

Artículo 69.- Ejecución de la sanción administrativa

La ejecución y cobro de la sanción pecuniaria deberá ser llevada a cabo por el SAT, según lo establecido por las normas aplicables.

Artículo 70.- Cobranza coactiva

El SAT queda facultado a efectuar la cobranza coactiva de las sanciones pecuniarias impuestas a los responsables administrativos, de conformidad con lo establecido en el Decreto Supremo N° 018-2008-JUS, norma que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley N° 26979, Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva.

Artículo 71.- Fraccionamiento de las multas

El procedimiento de fraccionamiento de multas se regirá conforme a lo establecido en el Reglamento de Fraccionamiento del SAT.

Artículo 72.- Prescripción

72.1. La facultad de la autoridad para determinar la existencia de infracciones administrativas, prescribe en el plazo de dos (02) años.

72.2. El cómputo del plazo de prescripción de la facultad para determinar la existencia de infracciones iniciará a partir del día en que la infracción se hubiera cometido o desde que cesó, si fuera una acción continuada. El cómputo del plazo de prescripción sólo se suspende con la iniciación del procedimiento sancionador a través de la notificación del administrado de los hechos constitutivos de infracción que les sean imputados a título de cargo, de acuerdo a lo establecido en el presente capítulo. Dicho cómputo deberá reanudarse inmediatamente si el trámite del procedimiento sancionador se mantuviera paralizado por más de veinticinco (25) días hábiles, por causa imputable al administrado.

72.3. Por su parte, el cómputo del plazo de prescripción para la ejecución de las resoluciones, prescribe en el plazo de tres (03) años contados a partir de la fecha en que quede firme la sanción.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y FINALES

Primera Disposición Complementaria y Final.- Modificación del artículo 7 de la Ordenanza N° 1595-MML

Modifíquese lo dispuesto en el numeral 7.6. del artículo 7 de la Ordenanza N° 1595-MML, Ordenanza que aprueba las disposiciones aplicables a los programas de chatarreo de vehículos de transporte de personas que implemente la Municipalidad Metropolitana de Lima, el cual quedará redactado de acuerdo al siguiente texto:

“Artículo 7.- Condiciones de acceso

Para acogerse a los Programas de Chatarreo que implemente la MML, los vehículos deberán reunir las siguientes condiciones:

(.)

7.6. Excepcionalmente, podrán acceder a los programas de Chatarreo vehículos que estuvieron habilitados en los registros administrativos de la GTU en los años 2009, 2010 o 2011 y que prestan el servicio de transporte o lo prestaron hasta su retiro por la implementación del Sistema Integrado de Transportes de la MML. Los requisitos específicos se señalarán en cada programa específico que se apruebe. Esta disposición no es aplicable al chatarreo, cuya fuente de financiamiento es la referida en el numeral 14.1 del artículo 14 de la presente Ordenanza”.

Segunda Disposición Complementaria y Final .- Cierre definitivo del registro vehicular del servicio de taxi en Lima Metropolitana

La Gerencia de Transporte Urbano determinará el cierre del registro vehicular del servicio de taxi, sobre la base de un estudio técnico que determine el dimensionamiento de la flota del servicio de taxi. El dimensionamiento consiste en la cuantificación de las unidades vehiculares que puedan satisfacer las necesidades de viaje en este tipo de servicio.

El cierre definitivo del padrón vehicular sólo involucrará el no otorgamiento de más habilitaciones vehiculares, sin perjuicio de lo cual podrán ingresar nuevas unidades a través de los procedimientos establecidos en la Ordenanza N° 1684.

Tercera Disposición Complementaria y Final .- Modificación del artículo 30 de la Ordenanza N° 1684-MML

Modifíquese lo dispuesto en el numeral 30.1. del artículo 30 de la Ordenanza 1684-MML, ordenanza que regula la prestación del Servicio de taxi en Lima Metropolitana; el cual quedará redactado de acuerdo al siguiente texto:

“Artículo 30.- De la sustitución vehicular

30.1 Las personas naturales y las personas jurídicas autorizadas podrán sustituir un vehículo, por otro vehículo de menor antigüedad al vehículo retirado, siempre que cumpla con las condiciones técnicas, operativas y requisitos legales establecidos en la presente Ordenanza. Los vehículos a incorporarse por sustitución podrán ser:

30.1.1 Los vehículos a incorporarse por sustitución deberán ser unidades vehiculares que cumplan con los requisitos establecidos en los artículos 24 y 25 de la presente Ordenanza, pudiendo ser vehículos que previamente hayan prestado el servicio de taxi.

30.1.2 La sustitución podrá realizarse simultáneamente con el retiro vehicular, o alternativamente en un plazo máximo de dos (2) meses, contados a partir del día siguiente en que se retiró el vehículo a ser sustituido.

(.)

Cuarta Disposición Complementaria y Final .- Modificación de la Décima Disposición Complementaria y Final de la Ordenanza N° 1684-MML

Modifíquese lo dispuesto en la Décima Disposición Complementaria y Final de la Ordenanza 1684-MML, ordenanza que regula la prestación del Servicio de taxi en Lima Metropolitana; el cual quedará redactado de acuerdo al siguiente texto

“Décima.- Régimen temporal para la cancelación de la autorización en la modalidad de taxi estación o remisse

Cuando la GTU cancele la autorización según lo dispuesto en los numerales 19.1.6 y 19.1.4 y la séptima disposición complementaria, transitoria y final de la presente ordenanza, las personas naturales propietarias de los vehículos que conforman la flota de la persona jurídica sancionada podrán solicitar se les otorgue una autorización para prestar el servicio de taxi independiente. Para ello, los propietarios de dichos vehículos deberán presentar la respectiva solicitud de autorización cumpliendo con los requisitos señalados en el artículo 14, debiendo presentar de forma simultánea la solicitud para la emisión del correspondiente Certificado de Operación conforme lo señalado en el artículo 28 de la presente ordenanza”.

Quinta Disposición Complementaria y Final.- Aprobación del “Manual de criterios de diseño de infraestructura ciclo inclusiva”, la “Guía de circulación del ciclista” y el “Manual de operaciones para la implementación de programas de promoción de movilidad sostenible.

La Gerencia de Transporte Urbano a propuesta del Proyecto Especial Metropolitano de Transporte No Motorizado y en el plazo de treinta (30) días contados desde la vigencia de la presente ordenanza aprobará el “Manual de criterios de diseño de infraestructura ciclo inclusiva”, la “Guía de circulación del ciclista” y el “Manual de operaciones para la implementación de programas de promoción de movilidad sostenible” mismo que serán vigentes a partir del día siguiente de su aprobación y derogarán a las normas que se les opongan.

Sexta Disposición Complementaria y Final.- Carácter de uso público irrestricto, inalienable e imprescriptible de las áreas que forman parte del Derecho de Vía.

Entiéndase que lo dispuesto en la presente ordenanza no afecta lo dispuesto en el artículo sexto de la Ordenanza N° 341-MML que aprueba el plano del Sistema Vial Metropolitano y a través del cual se establece que las áreas que forman parte del Derecho de Vía, tanto las vías propiamente dichas como los Intercambios Viales, son de uso público irrestricto, inalienables e imprescriptibles, quedando terminantemente prohibida su utilización para otros fines.

Para el uso temporal del Derecho de Vía de las vías Expresas, Arteriales y Colectoras e Intercambios Viales, por la ejecución de obras u otros factores o eventos no previstos, se requiere en todos los casos de la autorización administrativa de la Municipalidad Metropolitana de Lima, expedida con arreglo a los procedimientos establecidos. La autorización administrativa correspondiente para las vías Locales corresponderá a las Municipalidades Distritales, previa coordinación con la Dirección Municipal de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Sétima Disposición Complementaria y Final.- Vigencia

La presente Ordenanza rige a los quince (15) días contados desde su publicación en el diario oficial “El Peruano”.

POR TANTO

Mando se registre , publique y cumpla.

En Lima, 23 de diciembre de 2014.

SUSANA VILLARAN DE LA PUENTE

Alcaldesa

NOTA SPIJ (*)

En la presente edición de Normas Legales del Diario Oficial El Peruano, dice: **CAPITULO**, debiendo decir: **CAPÍTULO**

NOTA SPIJ (*)

En la presente edición de Normas Legales del Diario Oficial El Peruano, dice: **CAPITULO**,
debiendo decir: **CAPÍTULO**

NOTA SPIJ (*)

En la presente edición de Normas Legales del Diario Oficial El Peruano, dice: **Locales**,
debiendo decir: **locales**

NOTA SPIJ (*)

En la presente edición de Normas Legales del Diario Oficial El Peruano, dice: **Pública**,
debiendo decir: **pública**

NOTA SPIJ (*)

En la presente edición de Normas Legales del Diario Oficial El Peruano, dice: **Metropolitanas**,
debiendo decir: **Metropolitanas**

NOTA SPIJ (*)

En la presente edición de Normas Legales del Diario Oficial El Peruano, dice: **CAPITULO**,
debiendo decir: **CAPÍTULO**

NOTA SPIJ (*)

En la presente edición de Normas Legales del Diario Oficial El Peruano, dice: **TITULO**,
debiendo decir: **TÍTULO**

NOTA SPIJ (*)

En la presente edición de Normas Legales del Diario Oficial El Peruano, dice: **TITULO**,
debiendo decir: **TÍTULO**

NOTA SPIJ (*)

En la presente edición de Normas Legales del Diario Oficial El Peruano, dice: **SECCION**,
debiendo decir: **SECCIÓN**

NOTA SPIJ (*)

En la presente edición de Normas Legales del Diario Oficial El Peruano, dice: **SECCION**,
debiendo decir: **SECCIÓN**