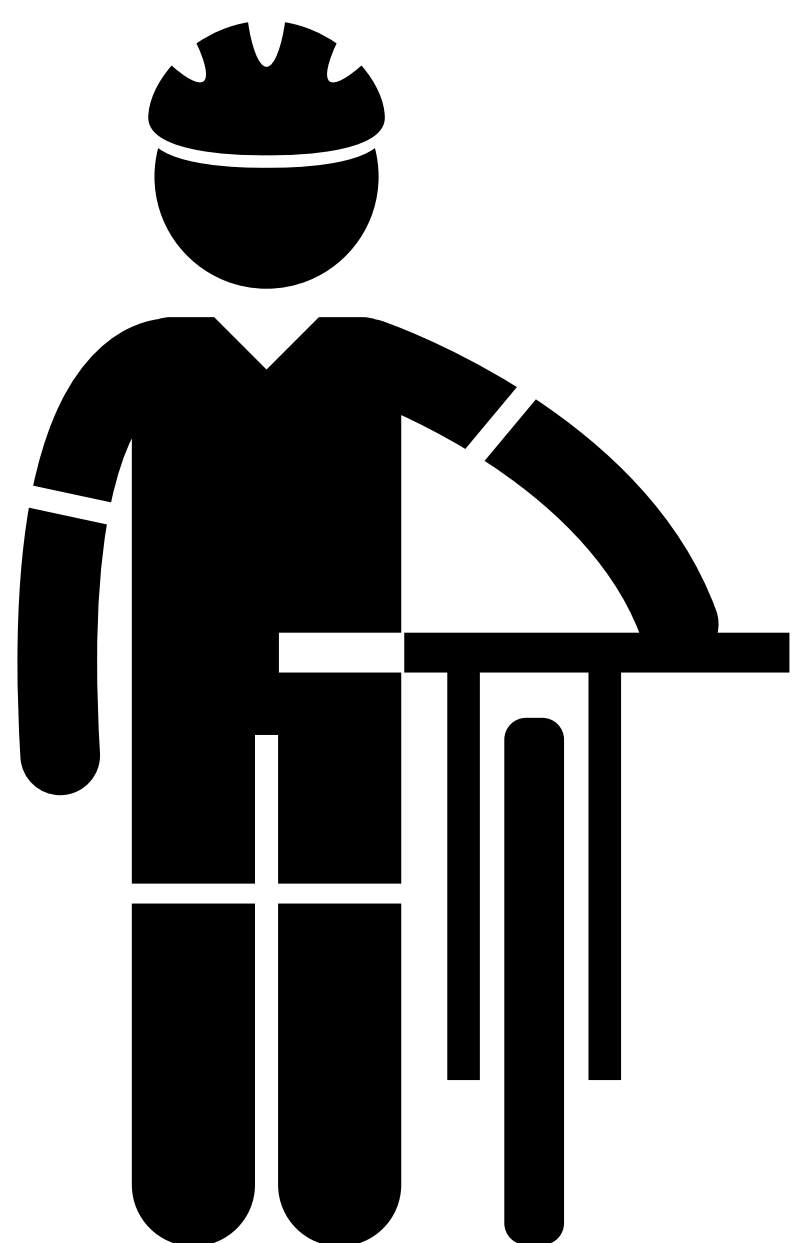


Guía del ciclista

SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL ESTADO
DE NAYARIT

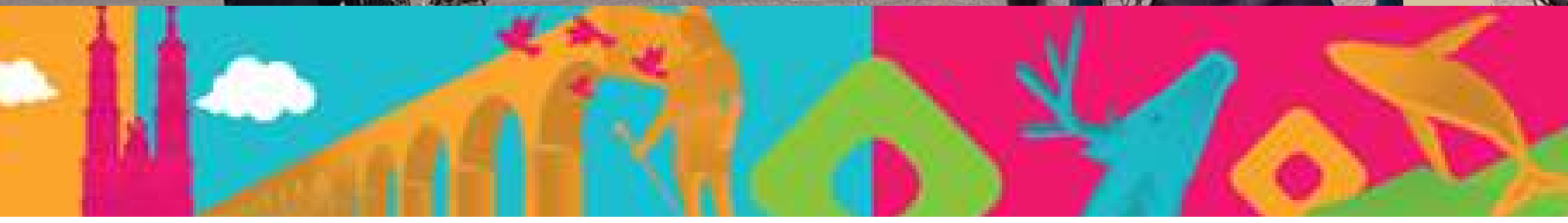
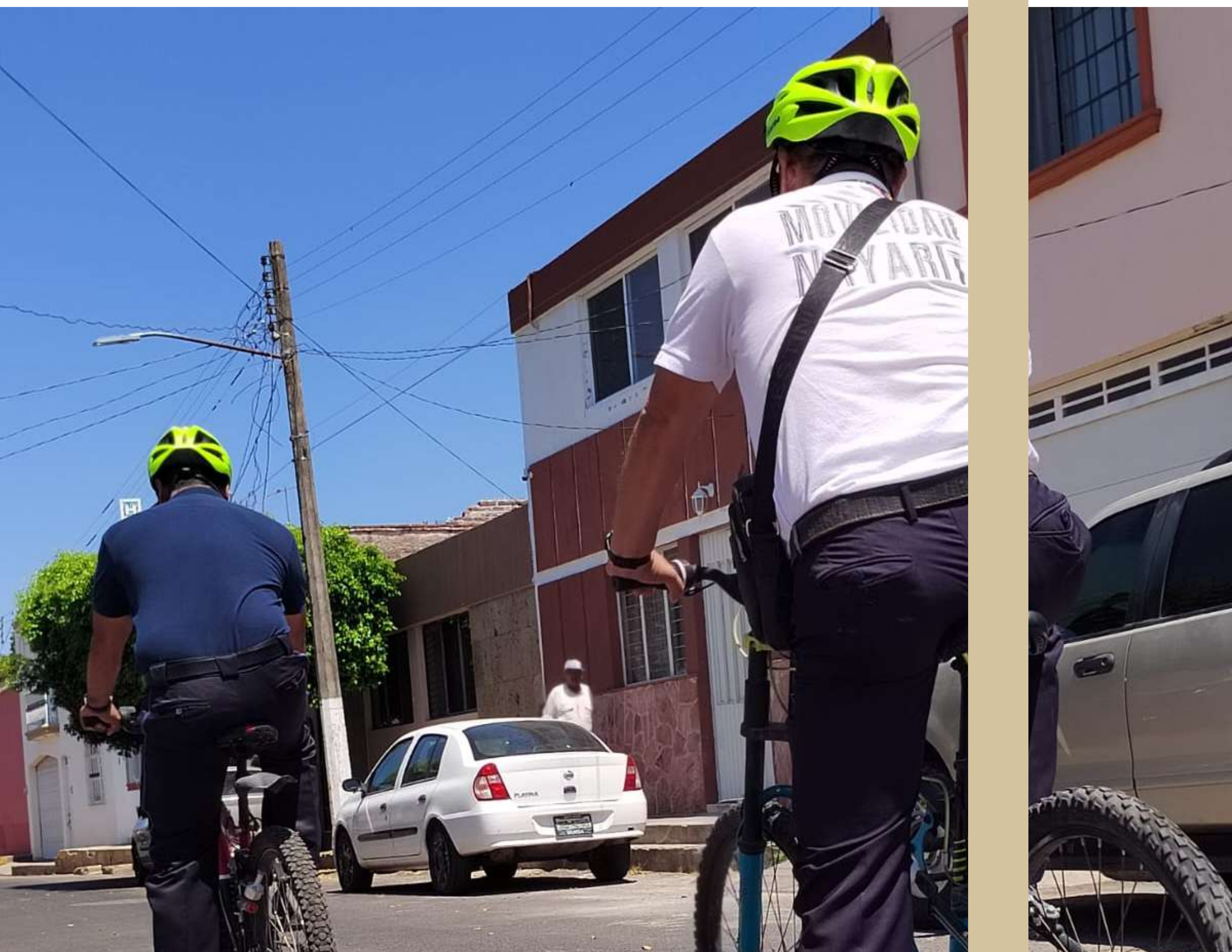


I. Índice

I. INDICE.....	01
II. OBJETIVO DE LA GUÍA.....	03
III. INTRODUCCIÓN.....	04
IV. PIRÁMIDE DE MOVILIDAD.....	05
V. COMO ESCOGER TU BICICLETA.....	06
VI. CONOCE TU BICICLETA.....	07
VII. BENEFICIOS DE LA BICICLETA.....	08
VIII. COMODIDAD.....	09
IX. LA CONGESTIÓN DEL TRANSPORTE.....	10
X. ANTES DE CIRCULAR EN BICICLETA.....	11
• I REVISA LA RUTA.....	11
• II PREGUNTAS DE AYUDA.....	11
XI. CRITERIOS DE RUTAS.....	12
XII. LA SEGURIDAD ES PRIMERO.....	13
• I QUE USAR Y LLEVAR.....	13
• II COMO ANDAR EN LA NOCHE.....	14
• III FACTORES DE RIESGO.....	15
• IV EN CASO DE TENER UN ACCIDENTE.....	16
• V COMO CAER.....	16
• VI PERROS Y AGRESIONES.....	17
• VII ASALTOS.....	18
XIII. COMO CIRCULAR.....	19
• I OBSERVAR.....	19
• II ESCUCHAR.....	20
• III POSICIONARSE.....	21
• IV CAMBIAR.....	22
XIV. DONDE CIRCULAR.....	23
• I TIPOS DE VÍAS.....	23
• II CICLOVIAS.....	24
• III GLORIETAS.....	25



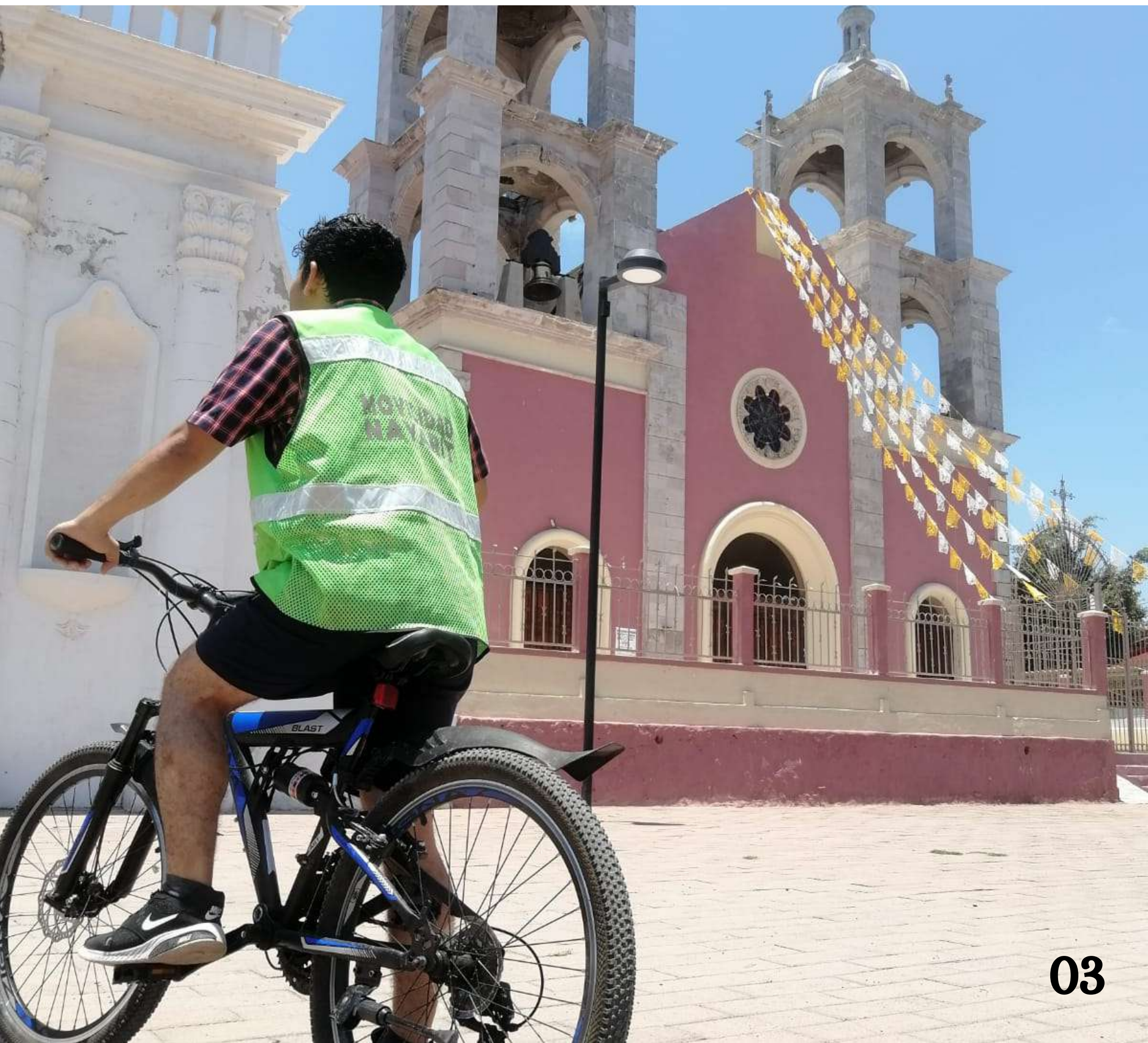
XV. COMO INCORPORARSE Y TRASLADARSE.....	26
XVI. EL SEMÁFORO.....	27
XVII. OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES.....	28
• I OBLIGACIONES DEL CICLISTA.....	28
• II OBLIGACIONES DEL CONDUCTOR.....	29
XVIII. COMO DAR MANTENIMIENTO.....	30
XIX. NORMATIVA.....	31
XX. MULTAS/INFRACCIONES.....	44
XXI. SEÑALIZACIÓN PARA BICICLETAS.....	46
• I CLASIFICACIÓN DE SEÑALAMIENTOS.....	46
• II EJEMPLOS.....	47
• III LECTURAS RECOMENDADAS.....	49
XXII.REFERENCIAS.....	49



II. Objetivo de la Guía

EL PROPÓSITO DE ESTE CONJUNTO DE INFORMACIÓN ES BRINDAR UNA AMPLIA GAMA DE CONOCIMIENTOS, DIRECTRICES Y RECOMENDACIONES RELACIONADAS CON EL MUNDO DE LAS BICICLETAS. NUESTRO OBJETIVO PRINCIPAL ES FOMENTAR Y PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA COMO UNA ALTERNATIVA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE Y BENEFICIOSA PARA LA SALUD. PARA LOGRAR ESTO, ABORDAMOS DIVERSOS ASPECTOS QUE VAN DESDE LA ELECCIÓN DE LA BICICLETA ADECUADA HASTA LA SEGURIDAD EN LAS VÍAS PÚBLICAS.

PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE Y SALUDABLE: EN PRIMER LUGAR, BUSCAMOS FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA COMO UNA OPCIÓN DE TRANSPORTE RESPETUOSA CON EL MEDIO AMBIENTE Y BENEFICIOSA PARA LA SALUD. EXPLORAMOS LAS VENTAJAS DE OPTAR POR LA BICICLETA EN LUGAR DE OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE MÁS CONTAMINANTES, Y DESTACAMOS CÓMO PUEDE CONTRIBUIR A REDUCIR LA HUELLA DE CARBONO Y MEJORAR LA CONDICIÓN FÍSICA DE LAS PERSONAS.



III. Introducción



EL MANEJAR UNA BICICLETA ES DE USO MUY COMÚN EN ALGUNOS PAÍSES ALREDEDOR DEL MUNDO, CADA DÍA SE ENCUENTRA MÁS EN AUGE POR DISTINTOS MOTIVOS, PERO SIN DUDA DE LOS MÁS IMPORTANTES SON DE SALUD Y COMO MEDIDA DE CONTROL PARA LA CONTAMINACIÓN DEL PLANETA; POR LO TANTO, ES DE VITAL IMPORTANCIA TOMAR MEDIDAS QUE IMPLEMENTEN EL USO DE ESTE MEDIO DE TRANSPORTE, EN NUESTRAS CIUDADES, ASÍ COMO EN UN ESTILO DE VIDA.

SE HAN DESARROLLADO GRAN CANTIDAD DE PROGRAMAS Y/O PROYECTOS EN TODO EL PAÍS PARA IMPLEMENTAR EL USO DE LA BICICLETA, PERO ES NECESARIO EDUCAR PARA CONOCER LOS REGLAMENTOS, SEÑALÉTICAS, Y NORMATIVAS PARA IMPLEMENTARLOS TODOS COMO SOCIEDAD.

DE ACUERDO A LA PIRÁMIDE DE MOVILIDAD **LA BICICLETA ES CONSIDERADA UN VEHÍCULO CON GRAN PRIORIDAD SOLO DETRÁS DEL PEATÓN.**

ES IMPORTANTE RESALTAR QUE LA BICICLETA ES CONSIDERADA COMO MEDIO DE TRANSPORTE, PUES ALCANZA UN ESTATUS IGUAL A LA DE LOS DISTINTOS TIPOS DE VEHÍCULOS TERRESTRES, POR LO QUE TIENEN DERECHOS Y OBLIGACIONES AL IGUAL QUE UNO.

EL RETO DE LA PRESENTE GUÍA ES AMPLIO, YA QUE LA PRINCIPAL FINALIDAD ES BUSCAR MODIFICAR CONDUCTAS QUE POR AÑOS QUEDARON REZAGADAS NO SOLO EN NUESTRO ESTADO, SINO EN TODO EL PAÍS Y LA CIUDADANÍA QUE HAGA USO DE ESTE MEDIO DE TRANSPORTE CON MAYOR CONOCIMIENTO Y FRECUENCIA.

EL USO RESPONSABLE DE LA BICICLETA ES UN EJEMPLO PARA LOS DEMÁS USUARIOS DE LA VÍA PÚBLICA, PUES TAMBIÉN LOS CICLISTAS SON CANDIDATOS A RESPETAR LA REGLAMENTACIÓN DE TRÁNSITO, YA QUE ÉSTOS PROPICIAN UNA CONVIVENCIA SANA Y RESPETUOSA ENTRE CONDUCTORES, PEATONES Y OTROS CICLISTAS.

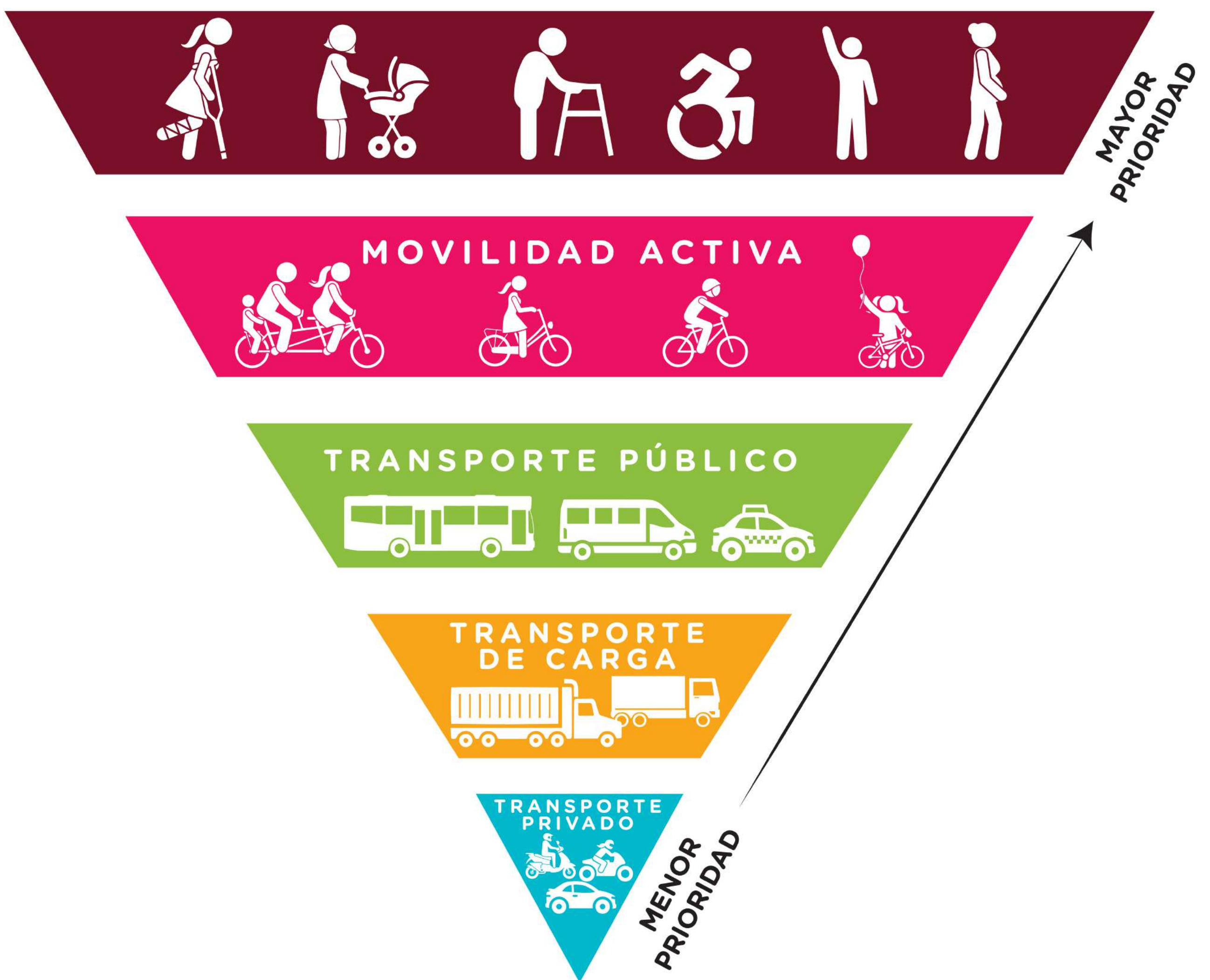
“LA GUÍA DEL CICLISTA” DESARROLLADA POR LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE NAYARIT BUSCA CREAR UNA NUEVA CULTURA DE MOVILIDAD EN EL ESTADO DE NAYARIT, A QUE PEATONES, CICLISTAS, VEHÍCULOS MOTORIZADOS, TRANSPORTE PÚBLICO Y DE CARGA PUEDAN COEXISTIR EN EL MISMO ENTORNO URBANO, CONOCIENDO LAS NECESIDADES QUE CADA GRUPO REQUIERE.



IV. Piramide de Movilidad

EN LA PRESENTE GUÍA NOS ENFOCAREMOS ESPECÍFICAMENTE EN LOS CICLISTAS, POR LO QUE ES IMPORTANTE QUE IDENTIFIQUEMOS PRIMERAMENTE LA IMPORTANCIA DE LOS USUARIOS EN LA PIRÁMIDE DE MOVILIDAD, POR LO QUE SU PREFERENCIA DEBE SER CLARA QUE SOLO **TENDRÁN MAS PRIORIDAD LOS PEATONES EN GENERAL.**

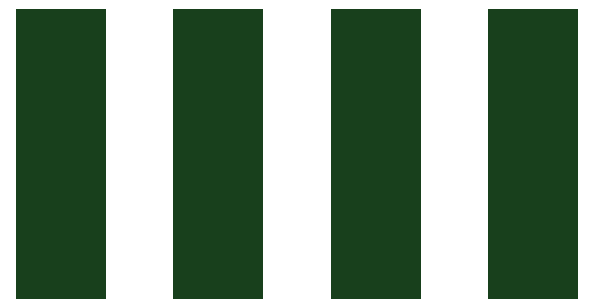
PIRÁMIDE DE LA MOVILIDAD



LA SECRETARÍA QUE NOS MUEVE
A TODAS Y TODOS



V. Como escoger tu bicicleta



CADA BICICLETA ESTÁ DISEÑADA PARA UN USO EN ESPECÍFICO DENTRO DEL CICLISMO, ASÍ QUE, LO PRIMERO QUE DEBE HACERSE PARA ELEGIR EL TIPO DE BICICLETA ES SABER EL USO QUE SE LE DARÁ PARA CUBRIR LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD; POSTERIORMENTE TENER CONOCIMIENTO DEL FUNCIONAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA UNIDAD PARA ASÍ TENER UN MEJOR RENDIMIENTO Y PODER SATISFACER NUESTRAS NECESIDADES.

ES NECESARIO HACERSE LA SIGUIENTES PREGUNTAS...

¿QUIERES MONTAR EN CARRETERA CON UN GRUPO?

¿USO RECREATIVO O PROFESIONAL?

¿SU USO SERÁ COMO MEDIO DE TRANSPORTE EN TU DÍA A DÍA?

TENER ESTE TIPO DE PREGUNTAS CON RESPUESTAS CLARAS AYUDARÁ A ELEGIR EL TIPO DE BICICLETA Y COMPONENTES QUE MEJOR SE AJUSTARÁN A LAS NECESIDADES.

EL TAMAÑO DEL CUADRO ES DE SUMA IMPORTANCIA. INFLUYE RADICALMENTE EN EL CONFORT Y EL GRADO DE CONTROL QUE SE TENGA SOBRE ELLA.

SE PUEDEN MODIFICAR MUCHOS ELEMENTOS DE LA BICI, (COMO LA RODADA DE LAS LLANTAS, LA ALTURA DEL ASIENTO Y LOS ACCESORIOS), PERO EL CUADRO NO SE PUEDE ALTERAR. LOS CUADROS SE FABRICAN EN DIFERENTES TAMAÑOS Y LAS MEDIDAS DEPENDEN DE LA MARCA DE LA BICICLETA. ÉSTAS PUEDEN VARIAR DE UNA MARCA A OTRA, SIN EMBARGO, EXISTEN CRITERIOS BÁSICOS PARA CLASIFICAR LA MEDIDA DEL CUADRO.

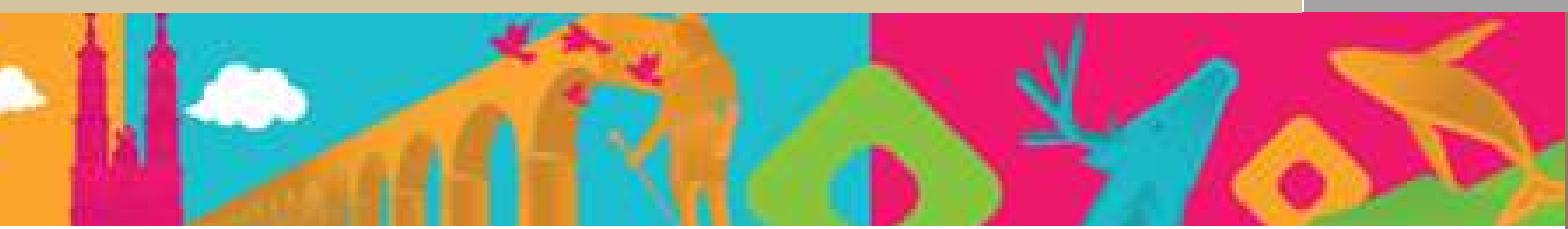
SIEMPRE SE DEBE TENER EN CUENTA...

- 1.EL OBJETIVO FINAL DE SU USO**
- 2.DÓNDE COMPRARLA**
- 3.PRESUPUESTO**
- 4.TAMAÑO CORRECTO**
- 5.COMPLEMENTO DE PARTES Y ACCESORIOS, PERSONALIZARLA.**



TIPOS...

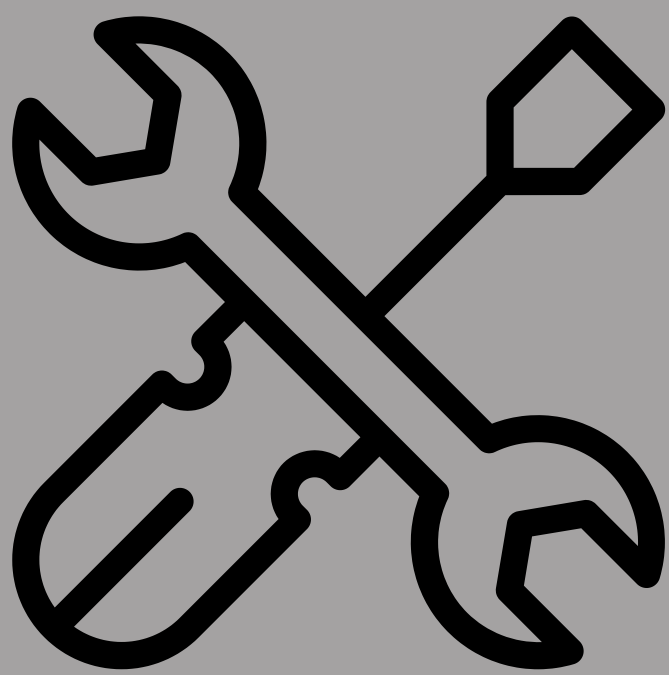
- **BICICLETA DE PISTA**
- **BICICLETA BMX**
- **BICICLETA TÁNDEM**
- **BICICLETA DE ECOTURISMO**
- **BICICLETA DE RUTA**
- **BICICLETA DE MONTAÑA**
- **BICICLETA DE CARGA**
- **TRICICLO DE CARGA**
- **BICICLETA DE TRICICLO**
- **BICICLETA CON CANASTILLA**
- **BICICLETA ELÉCTRICA**
- **BICICLETA PLEGABLE**
- **BICICLETA HÍBRIDA**
- **BICICLETA URBANA**



VI. Conoce tu bicicleta

SABIAS QUE...

CONOCER LAS PARTES DE LA BICICLETA AYUDARÁ A UBICAR LAS POSIBLES FALLAS QUE PUDIERA TENER CON EL PASO DEL TIEMPO, ADEMÁS, SE PODRÁ OBTENER MEJOR INFORMACIÓN AL COMPRAR Y COMUNICARSE DE LA MEJOR MANERA CON EL MECÁNICO EN EL CASO QUE SE NECESITE A ACUDIR A SUS SERVICIOS.



VII. Beneficios de la Bicicleta



EL USO DE LA BICICLETA BRINDA MUCHOS **BENEFICIOS PERSONALES Y COLECTIVOS**, DEBIDO A QUE PROMUEVE LA PRÁCTICA DE EJERCICIO, LOS ESTILOS DE VIDA **SALUDABLES, LA CONVIVENCIA, EL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE** Y LA **OPTIMIZACIÓN** DE LOS ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO VEHICULAR.

EL **CICLISMO** NO ES SOLAMENTE UN DEPORTE, **PUEDE SER UNA FORMA DE VIDA** QUE, ADEMÁS DE **FACILITAR EL TRANSPORTE**, PUEDE REPORTAR MUCHÍSIMOS BENEFICIOS, TANTO **FÍSICOS**, COMO **PSICOLÓGICOS** Y, POR SI FUERA POCO, SE AYUDARÁ A PRESERVAR **EL MEDIO AMBIENTE**.

LA **SALUD** DE LAS **PERSONAS**, EN CIUDADES MÁS LIMPIAS, CON **MENOS TRÁFICO** Y **RESPECTO DE DISTANCIA SOCIAL** SON ALGUNOS DE LOS BENEFICIOS QUE POSICIONAN A **LA BICICLETA** COMO UNA DE LAS MEJORES ALTERNATIVAS DE **TRANSPORTE Y DE ESTILO DE VIDA**.

INCLUSIVE ES UNA BUENA FORMA PARA ANIMAR A LOS PARTICULARES A FOMENTAR Y HACER USO DE ESTA COMO ALTERNATIVA DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA IMPULSAR EL DESARROLLO **SOSTENIBLE** Y **PROMOVER LA SALUD**.

A CONTINUACIÓN, SE PRESENTAN ALGUNAS DE SUS VENTAJAS:



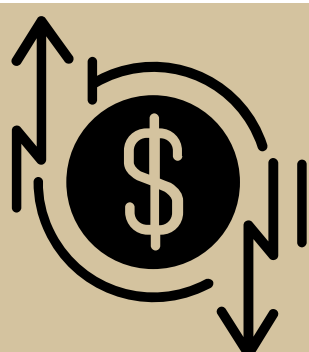
AYUDA A REDUCIR EL COLESTEROL EN LA SANGRE, MINIMIZA EL ESTRÉS, MEJORA LA COORDINACIÓN MOTRIZ, TONIFICA LOS MÚSCULOS, REDUCE RIESGOS DE INFARTO Y COMO MUCHOS SABEMOS ES UNA EXCELENTE FORMA DE COMBATIR A LA OBESIDAD.



NO EMITE GASES DE EFECTO INVERNADERO, NO CONSUME HIDROCARBUROS, NO GENERA MUCHO RUIDO, SOLO ABARCA UNA PEQUEÑA PARTE DE LA QUE USAN LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS.



ESTIMULA LA LIBERACIÓN DE ENDORFINAS, MEJORA LA AUTOESTIMA, AUMENTA LA CAPACIDAD CEREBRAL, PREVIENE EL DETERIORO COGNITIVO, Y PUEDE SER UN BUEN DISTRACTOR PARA EL CONTROL DE ADICCIONES.



SU COSTE DE INVERSIÓN ES MENOR QUE CUALQUIER TRANSPORTE PRIVADO, Y SU MANTENIMIENTO ES SOLO COMO EL 5% DEL MANTENIMIENTO DEL COCHE, INCLUSO NO SE NECESITA GASTAR EN GASOLINA O DIÉSEL.

EN EL CICLISMO URBANO PUEDES TRANSPORTARTE RÁPIDAMENTE EN DISTANCIAS MENORES A 10 KM, RESULTA MÁS EFICIENTE QUE UN AUTOMÓVIL.



VIII. Comodidad

AL TRANSITAR....

- SI EN TU RUTA SE CRUZA EN UNA VIALIDAD PRIMARIA, CRUZA EN SECCIONES SEMAFORIZADAS.
- ESCOGE CALLES CON FACILIDAD DE PASO, POR EXTRAÑO QUE PAREZCA LAS VIALIDADES PRIMARIAS TIENEN LA VENTAJA DE PREFERENCIA DE PASO
- EVITA PENDIENTES PRONUNCIADAS, GENERALMENTE EN CALLES SOBRE MONTES O SUPERFICIES MUY ELEVADAS
- EVITA INTERSECCIONES CONFLICTIVAS QUE IMPLIQUEN UN DESVÍO DE MENOR SEGURIDAD.



QUE USAR....

- EL TIPO DE RECORRIDO, LA DISTANCIA Y LA CONDICIÓN FÍSICA INCIDEN FUERTEMENTE SOBRE LA ROPA DEL CICLISTA.
- SI SE EMPIEZA A SUDAR O AUMENTA LA TEMPERATURA CORPORAL, DESABOTONARSE LA CAMISA Y ARREMANGARSE LAS MANGAS
- USAR CAMISAS DE ALGODÓN O SINTÉTICAS, SON MÁS CÓMODAS Y ABSORBEN LOS LÍQUIDOS
- TENER CANASTILLAS PARA TRASPORTAR CARGA (SOLO EN RUTAS DE MÁS 5 KILÓMETROS)
- UTILIZAR CLIPS, PINZAS, O VELCRO EN PANTALONES A LA ALTURA DE LOS TALONES PARA EVITA SUCIEDAD CON EL ROSE DE LA CADENA.

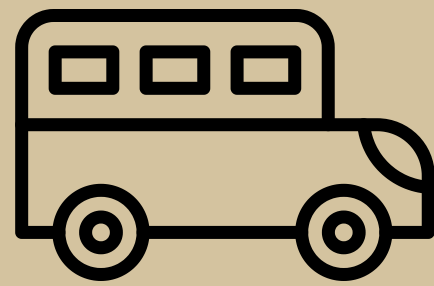
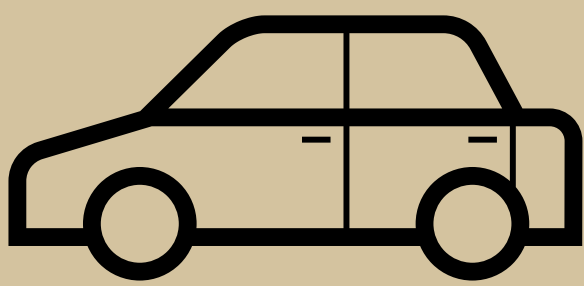


IX. La congestión del transporte

CADA DÍA, LOS MILLONES DE PERSONAS QUE VIVEN EN NUESTRO PAÍS **INVIERTEN SU TIEMPO** VALIOSO EN **TRASLADARSE** DE CASA A OTROS PUNTOS DE INTERÉS COMO EL TRABAJO Y LA ESCUELA; LA DURACIÓN DE CADA VIAJE ESTÁ VINCULADA DIRECTAMENTE CON EL **BIENESTAR** Y EL **RENDIMIENTO LABORAL** DE LA CIUDADANÍA.

POR EJEMPLO, SI CADA **TRASLADO** DURA **APROXIMADAMENTE 30 MINUTOS** (DEPENDIENDO LA DISTANCIA), EL DESPLAZAMIENTO DE IDA Y VUELTA SERÍA DE APROXIMADAMENTE UNA HORA DIARIA, SIENDO UN TIEMPO ACEPTABLE, EN **LA MAYORÍA DE LOS CASOS SUELEN SER PERIODOS MAYORES A UNA HORA**, DEBIDO A LA CONGESTIÓN VIAL Y A LA DISPERSIÓN URBANA; EN CIUDADES GRANDES COMO LA CAPITAL DEL PAÍS, **UN TRASLADO COMÚN PUEDE LLEGAR A SER DE DOS HORAS O MÁS POR CADA VIAJE**. ESTO SE REFLEJA EN MENOS HORAS POTENCIALES DE **TRABAJO** Y EN UNA **REDUCCIÓN CONSIDERABLE** DE LA CALIDAD DE VIDA DE LOS CIUDADANOS, LO QUE GENERA **PÉRDIDAS ECONÓMICAS MUY ALTAS**.

EN NUESTRO ENTORNO ES RARO LA CONGESTIÓN VIAL COMPARADO CON CIUDADES COMO GDL, MTY O CDMX. PERO HAY CIERTAS HORAS PICOS DONDE SUCEDE O AL LLEGAR A CRUCES DE TRENES. SIN EMBARGO ES NECESARIO LA REFERENCIA DE TIEMPOS AL VISITAR OTRAS CIUDADES Y AL MISMO TIEMPO SABER EL POTENCIAL QUE TENEMOS EN NUESTRO ENTORNO.



X. Antes de circular en Bicicleta



ANTES DE SUBIRTE A UNA BICICLETA, YA SEA POR TRANSPORTE O DEPORTE, HAY QUE CONSIDERAR ALGUNOS CONSEJOS PARA **PEDALEAR MÁS SEGUROS**, YA QUE A VECES OLVIDAMOS CIERTOS PUNTOS QUE AFECTAN NUESTRA SALUD O NOS PONEN EN PELIGRO.

ESPECIALMENTE EN LAS GRANDES CIUDADES, EL TRÁFICO PUEDE LLEGAR A SER **BASTANTE CAÓTICO**. ESTA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD ES UNA DE LAS PRINCIPALES BARRERAS QUE DESALIENTAN EL USO DE LA **BICICLETA** ENTRE **MUCHAS PERSONAS**.

I.-REVISA LA RUTA

ANTES DE SALIR A CUALQUIER PARTE DE LA CIUDAD O COLONIA, **REALIZA UN MAPA MENTAL**, ATAJOS, LOS SENTIDOS DE CADA CALLE, DISTANCIAS, ASÍ COMO EL **FLUJO VEHICULAR** QUE EXISTA EN ESE HORARIO PARA PLANEAR **LA RUTA MÁS CÓMODA**.

TOMA TU CARRIL CON **CONFIANZA** Y A UNA VELOCIDAD ADECUADA DE TAL MANERA QUE TU BICICLETA **FLUYA** CON LOS **OTROS VEHÍCULOS**. EL OCUPAR UN CARRIL COMPLETO **TE HACE MÁS VISIBLE** A OTROS USUARIOS Y TE DA MÁS ESPACIO PARA MANIOBRAR Y EVITAR **OBSTÁCULOS** EN EL CAMINO.

CIRCULAR POR EL **EXTREMO DERECHO** DEL CARRIL ES **MUCHO MÁS PELIGROSO**, RECUERDA QUE ES EN ESTA ZONA DONDE ENCONTRARÁS ALCANTARILLAS Y ACUMULACIÓN DE BASURA, **ESPECIALMENTE EN ÉPOCA DE LLUVIAS**.

II.-PREGUNTAS DE AYUDA

¿EXISTEN RUTAS ALTERNAS?

¿EXISTEN ZONAS SEGURAS PARA EL CICLISTA?

¿QUÉ INCONVENIENTES PUEDO ENCONTRAR EN MI CAMINO?

LLEVAR LA RUTA CONCRETA SOBRE QUÉ LUGAR TE DIRIGES, **AHORRARÁ TIEMPO** Y DARÁ **MAYOR SEGURIDAD** PARA **CIRCULAR** EN LA CALLE. SE TENDRÁ QUE TOMAR EN CUENTA FACTORES COMO TIPO Y **PENDIENTE** DEL **TERRENO**, **VOLUMEN** Y **VELOCIDAD** DE LAS **VIALIDADES** E INCLUSIVE CREARÁS UN MAPA MENTAL DE TODOS **LOS BACHES** Y **COLADERAS** POR LAS CALLES QUE FRECUENTES.

ES IMPORTANTE **CONOCER** SI EXISTE UNA RUTA ALTERNA, TODO ELLO POR TU SEGURIDAD, INVESTIGA Y PRUEBA **RUTAS CONSTANTEMENTE**, SE NECESITA **CIRCULAR** DE FORMA ADECUADA Y RESPONSABLE UTILIZANDO DE FORMA **CORRECTA LA SEÑALES** Y **RESPETANDO** LOS SEMÁFOROS, RECUERDA QUE TÚ TAMBIÉN ERES PARTE DEL **TRÁFICO**.



XI. Criterios de rutas

LAS RUTAS DE MOVILIDAD EN BICICLETA DEBEN CUMPLIR CON UNA SERIE DE REQUISITOS PARA PERMITIR LA CIRCULACIÓN ADECUADA DE LOS USUARIOS. AL CUMPLIR CON ESTOS CRITERIOS SE ASEGURA QUE LOS USUARIOS ACTUALES SÍ UTILICEN LA INFRAESTRUCTURA Y SE ATRAIGA A NUEVOS USUARIOS

RUTAS DIRECTAS

DEBEN SER LINEAS **SIN DESVÍO ALGUNO** NI QUE PROVOQUEN **RODEOS Y LIBRES DE OBSTÁCULOS**.

NO SE DEBEN DAR VUELTAS PARA EVITAR ALGÚN OBSTÁCULO QUE PUEDA SER SALVABLE.

LA BICICLETA REQUIERE DE INFRAESTRUCTURA ADECUADA Y FLEXIBLE, POR LO QUE SE DEBE INCLUIR EN EL PROYECTO LA **FACILIDAD PARA TOMAR ATAJOS**.

SEGUROS

DEBEN MAXIMIZAR LA **SEGURIDAD** PARA LA BICICLETA. NO PUEDEN INTEGRARSE NUEVOS USUARIOS MIENTRAS NO SE GARANTICE QUE LOS **CICLISTAS SIN EXPERIENCIA** PUEDAN CIRCULAR DE **SEGURAMENTE**

SE DEBE PONER ESPECIAL **ATENCIÓN** EN LAS **INTERSECCIONES** DE VÍAS **CICLISTAS SEGREGADAS** CON **VIALIDADES**, CUYA SOLUCIÓN RESULTA MUY DELICADA POR EL ALTO **RIESGO** QUE IMPLICAN EN TÉRMINOS DE **ACCIDENTE**.

RED CONGRUENTE

DEBEN **CONTAR** CON UNA **CONFIGURACIÓN UNIFORME**.

SE DEBE FORMAR UNA RED INTEGRADA Y COHERENTE **QUE INTEGRE ORÍGENES Y DESTINOS**, A TRAVÉS DE UNA CONSISTENCIA DE CONTINUIDAD EN CARACTERÍSTICAS FÍSICAS, RUTAS SIN INTERRUPCIONES CON **SEÑALIZACIONES ADECUADAS**.

COMODOS Y ATRACTIVOS

SE DEBEN **PROMOVER PAVIMENTOS** ADECUADOS, CARRILES ANCHOS PARA LA **CIRCULACIÓN CICLISTA** E INFRAESTRUCTURA EN LA QUE NO SEA NECESARIO **DESMONTAR**. EL EXCESO DE SEMÁFOROS HACE QUE LOS ITINERARIOS PARA LOS CICLISTAS NO SEAN CÓMODOS. EL **DISEÑO VIAL**, EL USO DE MOBILIARIO URBANO ADECUADO Y ÁREAS ARBOLADAS REFUERZAN LA IDEA DE CIRCULAR POR LUGARES **AGRADABLES**.



XII. La seguridad es primero

I.- QUE USAR Y LLEVAR



SABÍAS QUE...

EL UTILIZAR EL CASCO PUEDE AYUDARTE A REDUCIR DE FORMA CONSIDERABLE ALGUNA LESIÓN EN TU CABEZA, POR MÁS CALIFICADO QUE SEAS O LA EXPERIENCIA QUE TENGAS, NO PUEDES CONTROLAR LA IMPRUDENCIA DE LOS DEMÁS, TÚ ERES QUIEN TOMA LA DECISIÓN, PERO LA SEGURIDAD ES RESPONSABILIDAD DE TODOS.

CASCO

- DEBE ENCAJAR SOBRE LA CABEZA APROXIMADAMENTE A 3 CM ENCIMA DE TUS CEJAS. AJUSTA EL SISTEMA DE RETENCIÓN PARA ACOMODARLO DE MANERA FIRME A LA CABEZA, NO DEBE TENER NINGÚN ESPACIO VACÍO ENTRE EL CASCO Y TU CABEZA. MANTENTE ALERTA DE CUALQUIER PUNTO DONDE SIENTAS PRESIÓN YA QUE PUEDE INDICAR QUE EL CASCO NO ES TU TALLA CORRECTA O EL MAS ADECUADO . PREGUNRAR POR EL CASCOS SI ES O NO CERTIFICADO.

RODILLERAS

- LAS RODILLERAS PROTEGEN TODA LA RODILLA COMPLETA Y ADEMÁS TAMBIÉN LE BRINDAN PROTECCIÓN A LA PARTE ALTA DE LA TIBIA. LAS ESPINILLERAS POR SU PARTE PROTEGEN TODA LA ZONA TIBIAL REDUCIENDO LA FUERZA Y EL IMPACTO HACIA LOS HUESOS

CALZADO ESPECIAL

- ES IMPORTANTE QUE, SOBRE TODO, EN LA ZONA DE LOS DEDOS, LOS TENIS O CALZADO TENGA HOLGURA, YA QUE ESTAS PARTES DEL PIE DEBEN IR AJUSTADAS, PERO NO APRISIONADAS. LOS TENIS DE CONTACTO SERÍAN LOS IDEALES.

LENTES DE SOL

- EN EL CASO DE QUE SE TENGA ALGÚN PROBLEMA DE LA VISTA Y/O DEL QUE EL SOL IMPIDA VER CON PLENA FACULTAD SE DEBE UTILIZAR LENTES ESPECIALES PARA NO LASTIMAR LA VISTA Y TENER UNA PLENA VISUAL DEL ENTORNO

CANDADO



CADENA



AGUA



II.- COMO ANDAR EN LA NOCHE ●●●●●●

SE APLICAN LAS **MISMAS REGLAS** QUE, PARA UN **VIAJE DIURNO**, PERO ES IMPORTANTE QUE TENGAS MAYOR VISIBILIDAD Y TENEMOS ALGUNAS SITUACIONES QUE DEBES TOMAR EN CUENTA:

LA PRIORIDAD ES SIEMPRE ES MANTENERSE VISIBLE, HAY QUE RECORDAR QUE LA MAYORÍA DE LOS **ACCIDENTES** EN CICLISTAS **OCURREN DURANTE LA NOCHE**, LA MAYORÍA DE LAS BICICLETAS **NO CUENTAN** CON LAS **LUCES NECESARIAS** POR LO TANTO REDUCEN SU VISIBILIDAD DE FORMA CONSIDERABLE.

ES POR ELLO QUE SE DEBE **CONSIDERAR** MANEJAR DE **FORMA DEFENSIVA** Y EVITAR IR POR CARRILES CENTRALES, AUNQUE TENGAS PREFERENCIA.

LOS ELEMENTOS NECESARIOS PARA PODER PEDALEAR DE NOCHE; **LUZ ROJA TRASERA**, **LUZ BLANCA** DELANTERA TAMBIÉN DEBES LLEVAR **REFLEJANTES** EN TU **ROPA** Y **LLANTAS**.

ES NECESARIO UBICAR QUE LA LUZ DELANTERA SEA **BLANCA** PARA PODER ILUMINAR **MEJOR EL CAMINO FRONTAL**, NUESTROS OJOS PUEDEN VER MEJOR CON LA LUZ BLANCA QUE LA LUZ ROJA O DE ALGÚN OTRO COLOR, LA TRASERA SIN EMBARGO, ES **ROJA** PORQUE ES FACIL DE **IDENTIFICAR** PARA NUESTRA PSIQUE QUE EL **ROJO SIMBOLIZA** QUE EXISTE UN **OBJETO** DELANTE DE NOSOTROS Y EVITA **ENCANDILAR** AL USUARIO DE **ATRÁS**,

LUZ EN CASCO



LUZ BLANCA DELANTERA



LUZ ROJA TRASERA

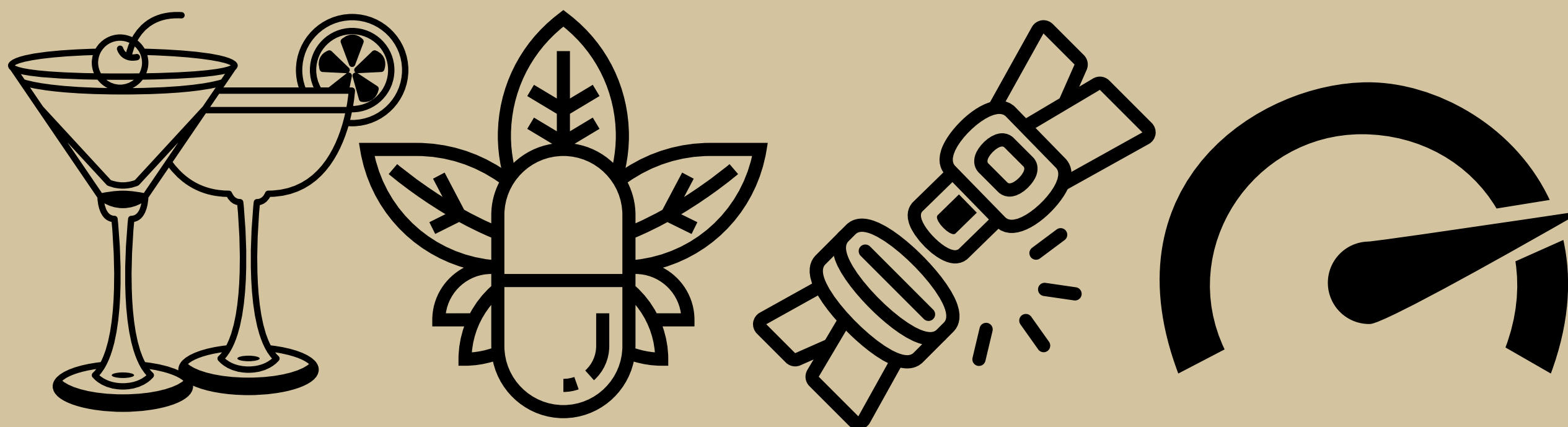


III.-FACTORES DE RIESGO

LA SIGUIENTE INFORMACIÓN SE BASA EN **LA LEY DE MOVILIDAD** EN EL **ARTÍCULO 176**, POR LO QUE DEBERÁ SER PUESTO EN USO EN TODO MOMENTO:

LOS FACTORES DE RIESGO SON DEMOSTRADOS POR EVIDENCIA CIENTÍFICA Y ESTADÍSTICA, EN LA CUAL SE ESTABLECE LA CAUSA DEL ACCIDENTE, SIENDO FACTORES DE RIESGO LOS SIGUIENTES:

- I. CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS** DE ALCOHOL, DROGAS, ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICOS
- II. LA OMISIÓN EN EL USO** DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD/**CASCO** O EQUIPO DE SEGURIDAD NECESARIO
- III. LA OMISIÓN** EN EL USO DE SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL
- IV. CONDUCCIÓN DE MANERA INADECUADA** Y A EXCESO DE VELOCIDAD;
- V. LA CONDUCCIÓN CON LA PRESENCIA DE DISTRACTORES**, Y VI. EN EL CASO DE MOTOCICLISTAS Y CICLISTAS, LA OMISIÓN DEL USO DE CASCOS.



IV.- EN CASO DE TENER UN ACCIDENTE

¡NO REACCIONES VIOLENTAMENTE!

SI RECIBES UN GOLPE

- **PALPA TUS EXTREMIDADES, SI SIENTES ALGÚN DOLOR NO TE MUEVES**
- **SI ESTAS SOLO LLAMA ALGÚN FAMILIAR O AMIGO**
- **NO PERMITAS AYUDA HASTA QUE VENGA UNA AMBULANCIA (TRATA DE NO MOVERTE POR ALGUNA FRACTURA QUE PUDIERAS TENER)**

EN CASO DE ACCIDENTE

- **MANTÉN LA CALMA Y NO REACCIONES VIOLENTAMENTE**
- **LLEVA DOCUMENTACIÓN QUE TE IDENTIFIQUE**
- **MEMORIZA O ESCRIBE LAS PLACAS**
- **IDENTIFICA TESTIGOS Y SUS DATOS**
- **NO DEJES QUE LA TENSIÓN AFECTE TU CONDUCTA**
- **NO FIRMES NADA SIN ASESORÍA LEGAL**
- **SOLICITA UN AGENTE QUE PUEDA EVALUAR LA SITUACIÓN**

V.- COMO CAER

SI SIENTES QUE ES INEVITABLE, REACCIONA DE LA SIGUIENTE MANERA



- **LA CABEZA NUNCA DEBE TOCAR EL SUELO, POR LO QUE HAY CAER COMO EL JUDO**
- **NO METAS BRAZOS Y MANOS**
- **PARA DISMINUIR EL IMPACTO ES NECESARIO RODAR COMO SI DE UNA MAROMETA SE TRATASE**
- **INTENTAR QUE EL BRAZO ABSORBA EL PRIMER IMPACTO**
- **EN EL CASO DE LA BICICLETA, CAER DEL LADO DONDE SE TIENE EL PIE MÁS BAJO**



VI.- PERROS Y AGRESIONES

ES CASI IMPOSIBLE NO ENCONTRARSE MASCOTAS DENTRO DE LOS BARRIOS, POR LO QUE ALGUNAS MASCOTAS NO SON DE LO MAS AMISTOSAS, POR LO QUE EN CASO DE QUE ALGÚN ANIMAL, ESPECIALMENTE UN PERRO PERSIGA ALGÚN CICLISTA DE FORMA HOSTIL, ES NECESARIO ENTENDER LO SIGUIENTE Y NO SER AGRESIVO CON LOS PERROS:

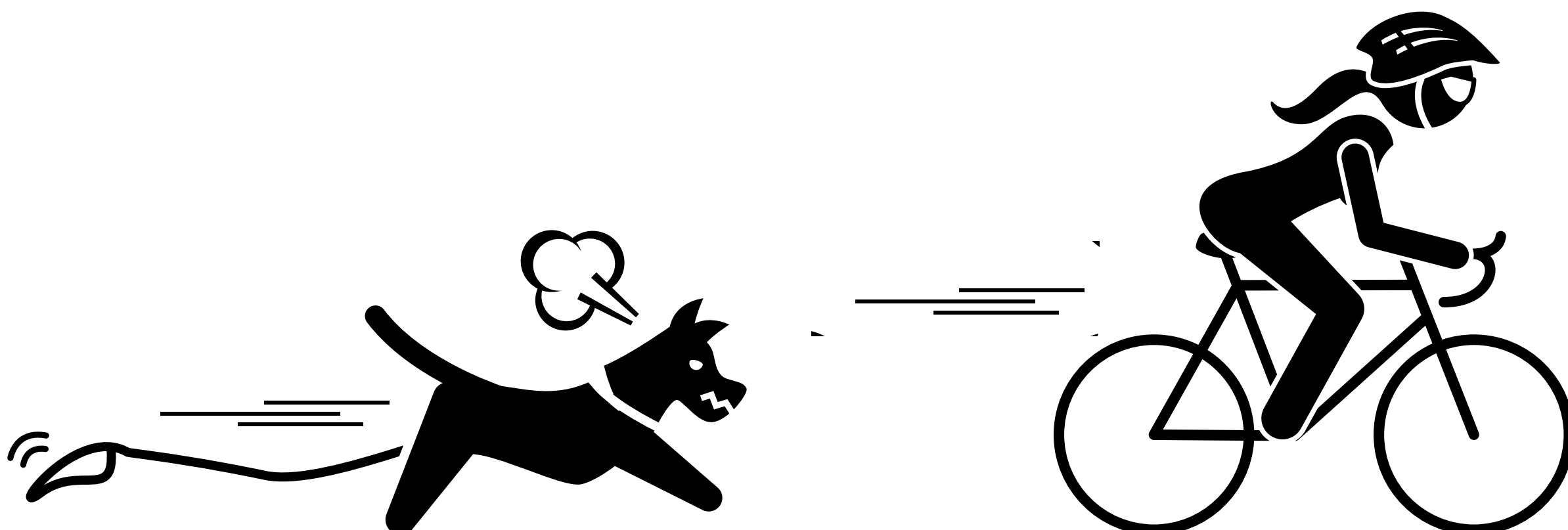
SI UN PERRO PERSIGUE A UN CICLISTA...

- SI EL PERRO ESTA A UNA DISTANCIA CONSIDERABLE, SE DEBE ACELERAR Y ALEJARSE RÁPIDAMENTE SIN PERDER TIEMPO A QUE EL ANIMAL ALCANCE AL CICLISTA
- SI EL PERRO ESTA MUY CERCA QUE NO PERMITA ACELERAR LA POSIBLE SOLUCIÓN SERIA DETENERSE, ES PROBABLE QUE EL ANIMAL PIERDA EL INTERÉS Y SE ALEJE DEL CICLISTA
- SI EL ANIMAL NO SE VA Y SIGUE LADRANDO EL CICLISTA DEBE DE PONER LA BICICLETA EN MEDIO COMO UNA FORMA DE PROTECCIÓN.



OJO...

- SI EL PERRO MUERDE, SE TIENE QUE DETECTAR DONDE VIVE Y EVALUAR LA GRAVEDAD DE LA HERIDA E IR AL HOSPITAL (GENERALMENTE DARÁN ALGUNA VACUNA CONTRA EL TÉTANOS Y/O A RABIA)



EVITAR ASUSTARSE...

EN TODO CASO ES UNA SITUACIÓN DE RIESGO, UN ASALTO GENERALMENTE IMPLICA EL DESPOJO DE ALGÚN BIEN MATERIAL, POR LO QUE ES NECESARIO NO ENTRAR EN PÁNICO Y ESCUCHAR AL SUJETO EN CURSO, NO ES RECOMENDABLE DEMOSTRAR RESISTENCIA DEBIDO A QUE PUEDA SER UNA PERSONA PELIGROSA O PORTAR UN OBJETO CORTAPUNSANTE.



SABÍAS QUE...

AUNQUE SUENE
EXTRAÑO, ACTUAR
COMO DE MANERA
IMPREVISTA AYUDA A
CONFUNDIR A
POSIBLES
ASALTANTES, ESTO
DEBIDO A QUE
ACTUAR O CANTAR
COMO UNA PERSONA
NO CUERDA
CONVERTIRIA A
CUALQUIER PERSONA
EN UN BLANCO
DIFICIL DE MANEJAR.

OJO...

- SE TIENE QUE EVITAR CALLEJONES ESTRECHOS Y SOLOS, INCLUSIVE LUGARES DONDE EXISTAN COCHES ESTACIONADOS
- NO CIRCULAR DE NOCHE EN PUENTES Y TÚNELES POCOS TRANSITADOS
- NO EXPONGAS OBJETOS DE VALOR CONTIGO, EVITA LO MAS POSIBLE MOSTRAR ANILLOS, COLLARES, O BRAZALETES DE ORO O PLATA QUE LLAMEN LA ATENCIÓN, ESTO TAMBIEN VIENE RELACIONADO A APARATOS ELECTRÓNICOS DE GRAN VALOR COMO PORTÁTILES O TABLETAS ELECTRONICAS.
- SI ES POSIBLE TRANSITA EN LUGARES CONCURRIDOS, ES MUCHO MEJOR TENER A LA MAYOR CANTIDAD DE TESTIGOS POSIBLES.
- ES IMPORTANTE QUE SE AL ADQUIRIR UNA BICICLETA SE GUARDE LA FACTURA DE COMPRA (ALGUNAS PERSONAS LA PIERDEN AL PRIMER MOMENTO) PERO ES UNA MANERA DE DEMOSTRAR LA PROPIEDAD.

OJO...

- PARA MUJERES ES RECOMENDABLE UTILIZAR UNA VESTIMENTA QUE MATICE LA IDENTIDAD PROPIA, ESTADÍSTICAMENTE ES MAS PROPENSA LOS ASALTOS A MUJERES, POR LO QUE UTILIZAR EL CASCO Y OTROS ADITAMENTOS PODRÍAN AYUDAR,



XIII. Como Circular



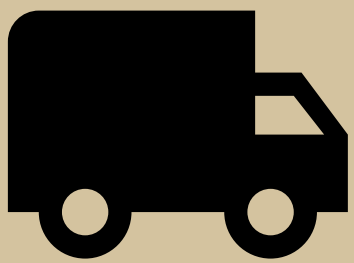
LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS ALREDEDOR DE TODAS LAS COMUNIDADES ES MUY COMÚN PERO NO DIFIERE A **LAS APTITUDES** QUE SE DEBEN **IMPLEMENTAR** PARA PODERSE TRASLADAR DENTRO DE CUALQUIER **ENTORNO HUMANO**, A CONTINUACIÓN SE PRESENTAN LAS MAS IMPORTANTES...

I.- OBSERVAR

EN LA OBSERVACIÓN OBTENEMOS INFORMACIÓN DE POSIBLES **PELIGROS** DE TODO LO **QUE NOS RODEA** POR LO QUE ES TU **RESPONSABILIDAD OBSERVAR** Y ENTENDER **EL ENTORNO**.

PARA PLANEAR TUS MOVIMIENTOS LA OBSERVACIÓN DE LA CALLE ES ESENCIAL. DESPUÉS DE OBSERVAR LAS CONDICIONES DE LA VÍA, TRATA DE AJUSTAR TU VELOCIDAD AL ENTORNO PARA INCORPORARTE A SU MOVIMIENTO.

ENTONCES....¿QUÉ OBSERVAR?



CAMIONES



VEHICULOS ESTACIONADOS



BACHES Y COLADERAS



PEATONES

SIENDO REALISTAS EL ENTORNO QUE HABITAMOS ES VISUAL, Y ASÍ COMO EXISTEN LOGOTIPOS, LETREROS DE TODO TIPO, Y ANUNCIOS EN GRAN PARTE DE NUESTRO ENTORNO, TAMBIÉN ESTÁ EN MOVIMIENTO TODO EL TIEMPO, TODO EL MUNDO SALE, ENTRA Y LLEGA A SUS DESTINOS EN FORMA CONTINUA.

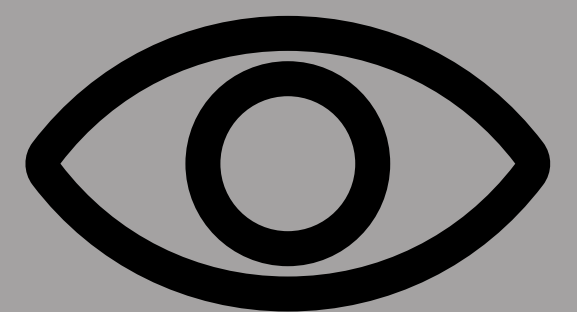
ENTENDIENDO LO ANTERIOR ES NECESARIO PREVENIR ACCIDENTES POR EL CONTACTO VISUAL, CON ESTE SENTIDO EN EL ARROYO VEHICULAR PODEMOS **DISTINGUIR COLORES**, Y **MOVIMIENTOS** DE LOS DEMÁS CONDUCTORES Y CICLISTAS, INCLUSO SE DETECTA QUE **INTENCIONES** TIENEN DE CAMBIAR DE CARRIL, O EN DADO CASO **PARARSE** DEBIDO A LA **SEÑALÉTICA** O ALGÚN SEMÁFORO.



SABÍAS QUE...

LA OBSERVACIÓN ES ESENCIAL PARA PREVENIR

ACCIDENTES POR LO QUE AL IGUAL QUE LOS CONDUCTORES SE NECESITA COMPLETA ATENCIÓN VISUAL EN TODO MOMENTO



III.- POSICIONARSE ●●●●●●●●●●

ELIGE TU POSICIÓN

EXISTEN DOS POSICIONES FUNDAMENTALES PARA CIRCULAR EN BICICLETA, Y LA SELECCIÓN DE UNA DE ELLAS DEBERÍA ESTAR CONDICIONADA POR UNA SERIE DE FACTORES. ESTOS FACTORES INCLUYEN EL CONTEXTO EN EL QUE TE ENCUENTRES, TU VELOCIDAD Y LA DE OTROS VEHÍCULOS, LA PRESENCIA DE OBSTÁCULOS Y POSIBLES RIESGOS EN EL CAMINO, LA AMPLITUD Y CANTIDAD DE CARRILES DISPONIBLES, ASÍ COMO LAS CONDICIONES CLIMÁTICAS Y LA VISIBILIDAD. ES TU RESPONSABILIDAD PRESTAR UNA CUIDADOSA ATENCIÓN AL ENTORNO Y COMPRENDERLO DE MANERA INTEGRAL, PARA TOMAR LA DECISIÓN MÁS ACERTADA EN PRO DE TU SEGURIDAD Y COMODIDAD.

PRIMARIA +

EN CIERTAS CIRCUNSTANCIAS, CUANDO MANTIENES UNA VELOCIDAD SIMILAR A LA DEL TRÁFICO Y NO HAY INTERSECCIONES CERCANAS, RESULTA BENEFICIOSO CIRCULAR EN EL CENTRO DEL CARRIL, UNA TÉCNICA CONOCIDA COMO "CONTROL DEL CARRIL". EN ESTA POSICIÓN, TE COLOCAS ENTRE EL CENTRO DEL CARRIL Y LA ZONA POR DONDE PASAN LAS RUEDAS DERECHAS DE LOS AUTOMÓVILES. ESTA UBICACIÓN TE SITÚA EN EL PUNTO DE MÁXIMA ATENCIÓN DE LOS CONDUCTORES DE AUTOMÓVILES Y TE PROPORCIONA UNA VISIÓN MÁS CLARA HACIA ADELANTE. SI NECESITAS SER REBASADO, LOS VEHÍCULOS DEBERÁN CAMBIAR DE CARRIL PARA HACERLO.

SECUNDARIA -

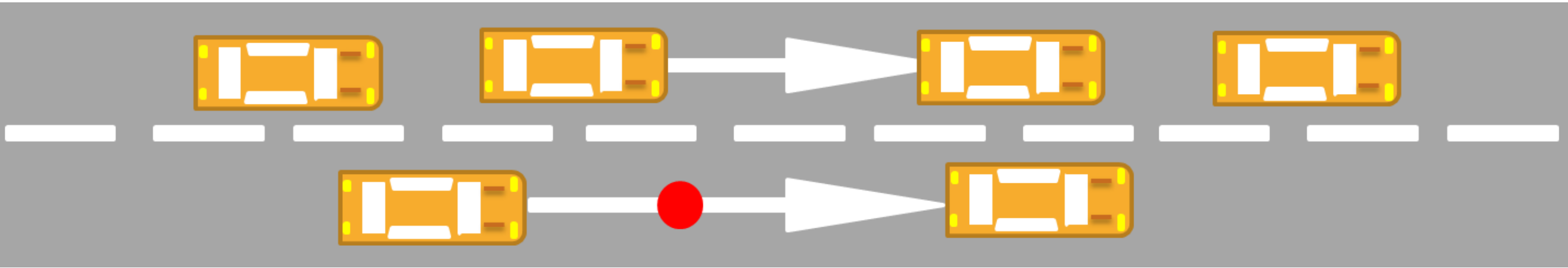
CUANDO NO PUEDES MANTENER LA POSICIÓN PRIMARIA DEBIDO A LA ELEVADA VELOCIDAD DE LOS VEHÍCULOS O CUANDO EL CARRIL SEA LO BASTANTE ANCHO, TIENES LA OPCIÓN DE COMPARTIRLO CON OTROS VEHÍCULOS, LO QUE SE DENOMINA POSICIÓN SECUNDARIA. ES IMPORTANTE ESFORZARSE POR MANTENER UNA DISTANCIA DE AL MENOS MEDIO METRO DE LA ACERA Y UN METRO RESPECTO A LOS AUTOMÓVILES.

LA POSICIÓN PRIMARIA ES LA OPCIÓN MÁS SEGURA PARA TI. ES IMPORTANTE RECORDAR QUE TIENES EL DERECHO DE OCUPAR TODO EL CARRIL SI LO CONSIDERAS NECESARIO PARA TU SEGURIDAD. SIN EMBARGO, ES CIERTO QUE ALGUNOS CONDUCTORES PUEDEN NO ENTENDER FÁCILMENTE ESTA ELECCIÓN Y PODRÍAN PERCIBIRLO COMO UNA OBSTRUCCIÓN.

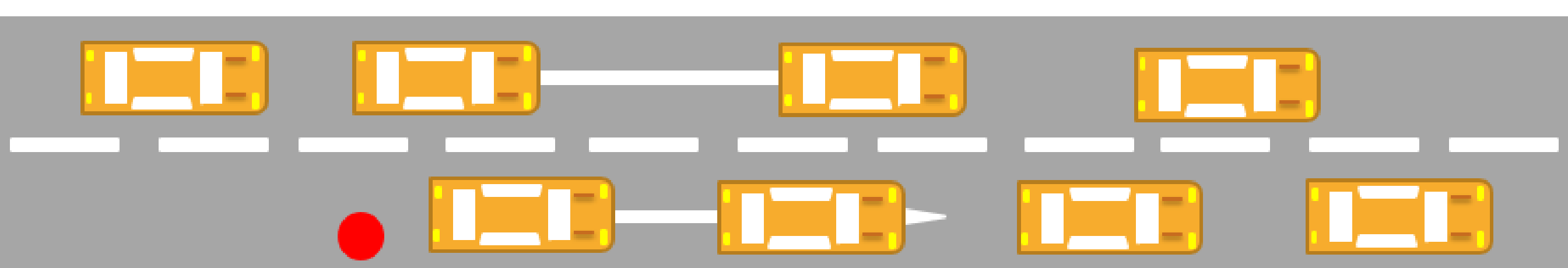
PARA ABORDAR ESTA SITUACIÓN DE MANERA AMABLE, PUEDES COMUNICARLES CON UNA SONRISA TU NECESIDAD DE MANTENER LA POSICIÓN PRIMARIA O HACER UN GESTO PARA SOLICITAR PACIENCIA. NO ES RECOMENDABLE APRESURARSE NI ACELERAR PARA CAMBIAR A LA POSICIÓN SECUNDARIA, YA QUE ESTO PODRÍA DAR LA IMPRESIÓN DE QUE ESTÁS PIDIENDO UN FAVOR AL CEDERLES EL PASO. AL MISMO TIEMPO, ES IMPORTANTE NO MANTENER EL CONTROL DEL CARRIL MÁS ALLÁ DE LO NECESARIO; ES DECIR, CUANDO LA RAZÓN PARA USAR LA POSICIÓN PRIMARIA YA NO SEA RELEVANTE.



POSICIÓN PRIMARIA



POSICIÓN SECUNDARIA



IV.-CAMBIAR

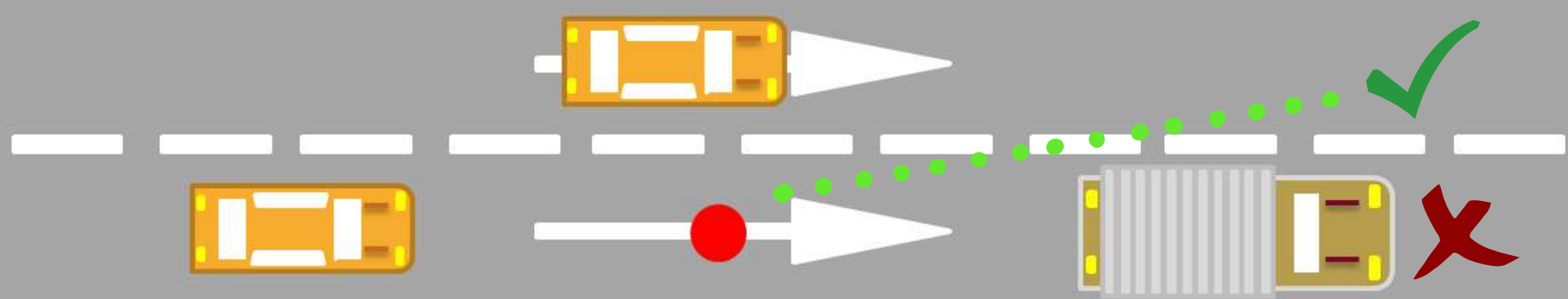
PARA EL CICLISTA TIENE QUE DESPLAZARSE POR MEDIO DEL ARROYO VEHICULAR **DEBE INCORPORARSE** POR LOS HUECOS EXISTENTES DE MANERA CÓMODA O NEGOCIANDO EL PASO.

PARA **REBASAR** ES NECESARIO HACERLO **SEÑALIZANDO** CON LA **MANO IZQUIERDA** Y POSICIONANDO LA BICICLETA POCO A POCO DENTRO DEL FLUJO VEHICULAR.

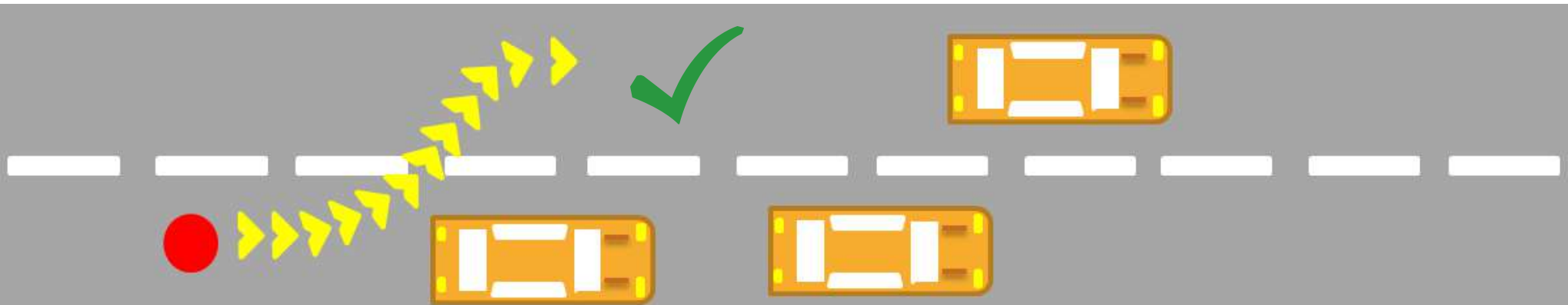


- VOLTEAR Y VALORAR LA SITUACIÓN DEL TRÁNSITO.
- CAMBIAR DE CARRIL DE MANERA SUAVE Y PREDECIBLE
- AL CAMBIAR DE CARRIL POSICIONARSE A LA IZQUIERDA
- AL REBASAR SEPARARSE POR LO MENOS 1.50M. DEL OBSTÁCULO.
- NO NEGOCIAR CAMBIO DE CARRIL CON VEHÍCULOS PESADOS O MOTOS

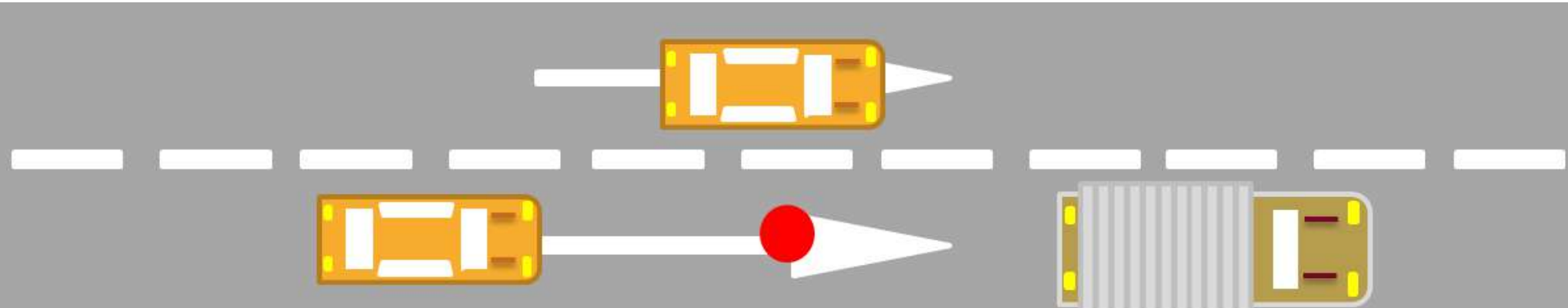
VOLTEA Y NEGOCIA EL PASO, PERO NUNCA A VEHÍCULOS PESADOS



CAMBIA DE CARRIL SIEMPRE POR LA IZQUIERDA CON SU RESPECTIVA SEÑAL



MANTEN UNA SEPARACION DE 1.50 M LATERAL Y 3.00 M DE FRENTE.



XIV. Donde Circular

I.- TIPOS DE VIAS

COMO YA SE VIO EN EL CAPITULO ANTERIOR LA BICICLETA PUEDE HACER USO DEL ARROYO VEHICULAR Y SE NECESITA DIFERENCIAR ENTRE TIPOS DE VIALIDADES QUE EXISTEN PRINCIPALMENTE.

VIALIDADES PRIMARIAS: LAS VÍAS PRIMARIAS SON DE ALTA CAPACIDAD QUE PERMITE EL **FLUJO DE TRÁNSITO VEHICULAR CONTINUO** O CONTROLADO ENTRE LAS DISTINTAS ÁREAS DE LA CIUDAD.

VIALIDADES SECUNDARIAS: ESTE TIPO DE VIALIDAD, ES EL QUE **CONECTA LAS VÍAS PRIMARIAS**, CON COLONIAS Y BARRIOS. **SON MENOS ANCHAS QUE LAS PRIMARIAS**, Y EN ALGUNAS OCASIONES TIENEN CAMELLÓN Y SEMÁFOROS. ESTAS VÍAS TIENEN LA FUNCIÓN DE CONECTAR LAS VÍAS LOCALES CON LAS PRIMARIAS.

EL DISEÑO DE LA VIALIDAD SE BASA EN DIVERSOS ELEMENTOS COMO:

- ANCHO DE LA VÍA.
- DISTRIBUCIÓN DE LA VÍA Y NÚMERO DE CARRILES.
- ANCHO DE LOS CARRILES.
- GEOMETRÍA DE LAS INTERSECCIONES.
- TIPO DE PAVIMENTO.
- DISPOSITIVOS PARA CONTROLAR LA VELOCIDAD

SE PUEDE **USAR LA FORMA DE LA VÍA** PARA INFLUENCIAR SU USO. SI SE OTORGAN **CARRILES** A LOS CICLISTAS, **QUITÁNDOSELOS A LOS OTROS VEHÍCULOS**, SE **INCENTIVA** EL USO DE LA **BICICLETA**; O SI SE REDUCE EL ANCHO DE LOS CARRILES, SE OBLIGA A DISMINUIR LA VELOCIDAD DE LOS VEHÍCULOS. EL ANCHO, EL NÚMERO Y EL USO DE LOS CARRILES, LA GEOMETRÍA DE LAS VÍAS Y LAS INTERSECCIONES, Y EL TIPO DE PAVIMENTO SON ELEMENTOS CLAVE PARA MODIFICAR EL USO QUE SE LE DA A LA VIALIDAD.



LA **CIRCULACIÓN** EN BICICLETA EN LAS VIALIDADES SE DA DE MANERA MUCHO **MÁS CÓMODA** Y SEGURA SI LOS CARRILES TIENEN UNA CONFIGURACIÓN DETERMINADA, SIN NECESARIAMENTE SER EXCLUSIVOS PARA LA BICICLETA.

LOS **CARRILES VEHICULARES** ESTÁNDAR, DE 3.0 A 3.5 M DE ANCHO, TIENDEN A SER **MÁS DIFÍCILES DE CIRCULAR** EN BICICLETA QUE LOS MENORES DE 3.0 M, DONDE EL VEHÍCULO AUTOMOTOR **NO PUEDE REBASAR A UN CICLISTA** UTILIZANDO EL MISMO CARRIL, LO QUE LO OBLIGA A CAMBIAR DE CARRIL PARA REALIZAR EL **REBASE**.

EN CAMBIO, LOS CARRILES DE 3.90 A 4.30 M SON ADECUADOS, YA **QUE EL VEHÍCULO AUTOMOTOR PUEDE REBASAR A UN CICLISTA EN EL MISMO CARRIL** DEJANDO 1.0 M DE SEPARACIÓN. PARA LOGRAR ESTAS DIMENSIONES ES NECESARIA UNA NUEVA DISTRIBUCIÓN DEL ESPACIO VIAL



II.-CICLOVÍAS



DEBEN PERMANECER LIBRES A LA CIRCULACIÓN, EN NINGÚN CASO PUEDEN SER OCUPADAS POR AUTOMOTORES ESTACIONADOS O EN MOVIMIENTO. ESTAS ESTÁN MARCADAS CON LOS SÍMBOLO CORRESPONDIENTES.

SABÍAS QUE...

EL ARTÍCULO **88** DE LA LEY DE MOVILIDAD ESTIPULA DOS TIPOS:

RECREATIVAS:

AQUELLAS QUE POR SU CARÁCTER SON ESPACIOS DESTINADOS AL ESPARCIMIENTO,

URBANAS:

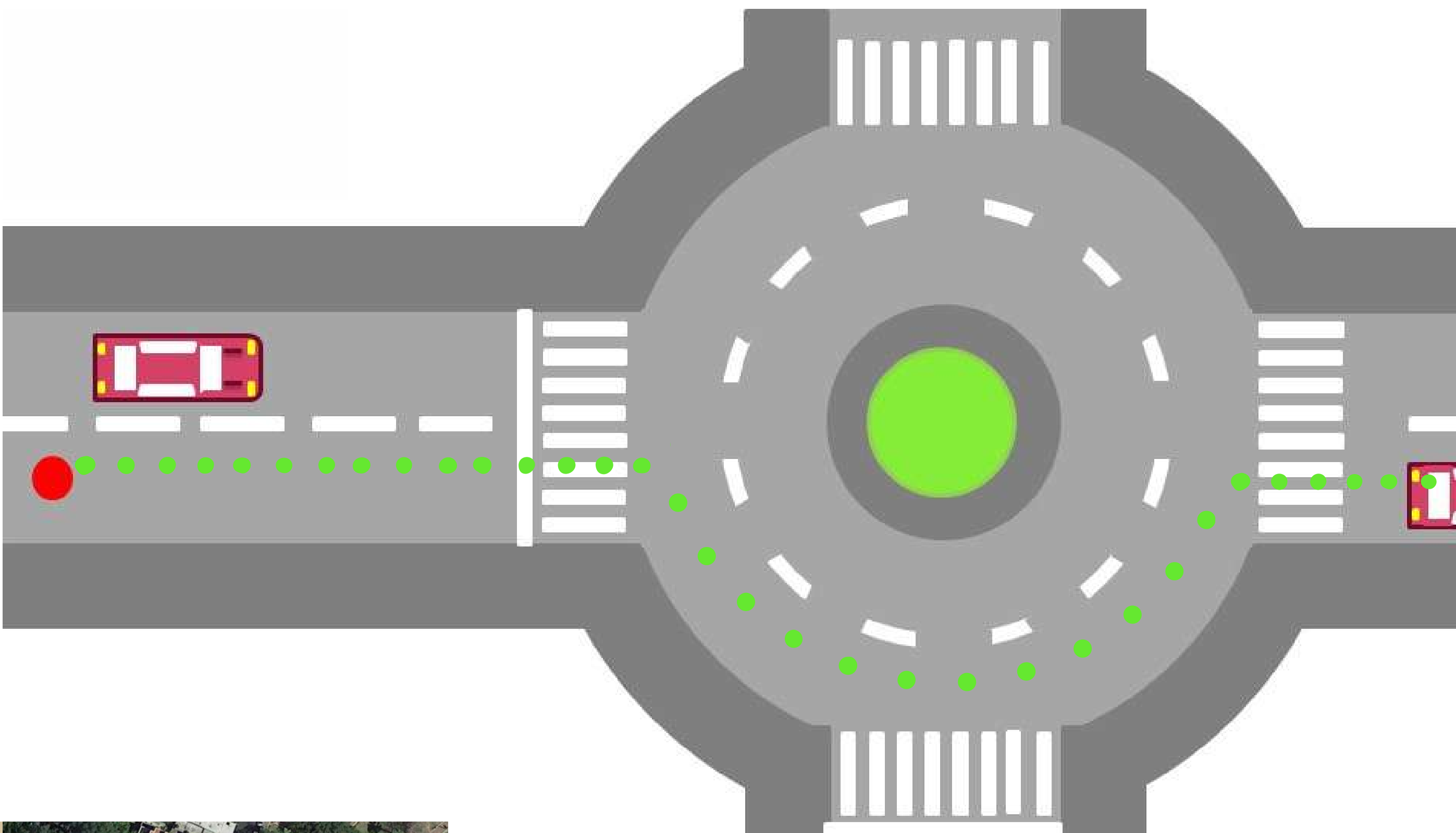
AQUELLAS DESTINADAS A LA CIRCULACIÓN O TRÁNSITO DE BICICLETAS O VEHÍCULOS DE PROPULSIÓN HUMANA



III.- GLORIETAS

EN LAS GLORIETAS DEBEN **PERMANECER LIBRES A LA CIRCULACIÓN**. EN NINGÚN **CASO** PUEDEN **SER OCUPADAS** POR AUTOMOTORES **ESTACIONADOS O EN MOVIMIENTO**.

LA PREFERENCIA SIEMPRE LA LLEVA EL VEHICULO QUE ESTÉ **SOBRE LA GLORIETA**.



OJO...

LA NATURALEZA DE LAS GLORIETAS ES **SIEMPRE ESTAR EN MOVIMIENTO**. ASI QUE ES NECESARIO EVITAR CIRCULAR AL BORDE DE CALLE Y HACERLO SIN APARTARSE DEL FLUJO.



XV. Como incorporarse y trasladarse



AL ESTAR SOBRE EL ARROYO VEHICULAR ES IMPORTANTE **EL USO ADECUADO DE LAS LUCES** QUE OBLIGATORIAMENTE DEBEN LLEVAR LOS CICLISTAS **ESPECÍFICAMENTE EN LA NOCHE**, SIN EMBARGO, EXISTEN SEÑALES CON LAS MANOS QUE HACEN LA FUNCIÓN DE **INTERMITENTES** PARA QUE LOS DEMÁS CONDUCTORES Y OTROS CICLISTAS CONOZCAN LAS **INTENCIONES DE VUELTA O CAMBIO DE CARRIL** QUE EL CICLISTA EN CURSO PUEDA TOMAR.

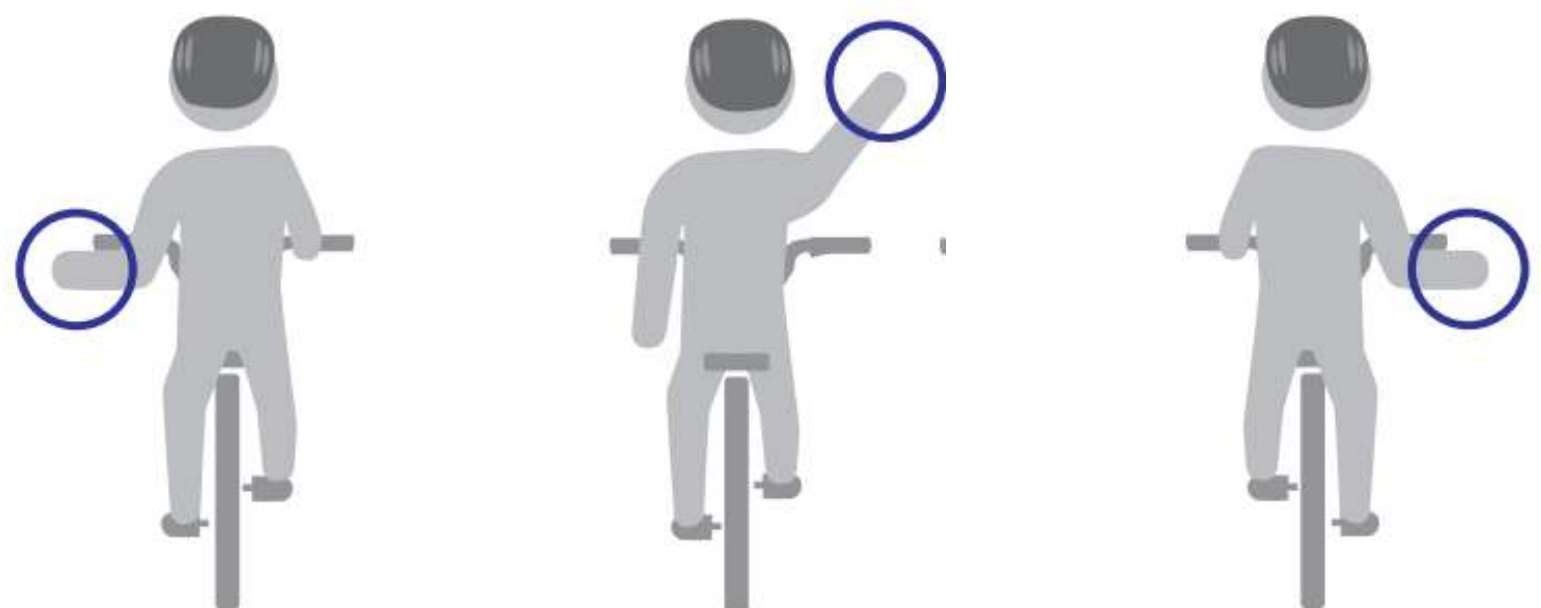
POR OTRO LADO, ESTÁ ESTRICTAMENTE **PROHIBIDO DAR VUELTA DEL LADO DE LA BANQUETA**, PUES EXISTE EL RIESGO DE QUE OTRO VEHÍCULO PUEDA COLISIONAR CON EL CICLISTA POR UNA **FALTA DE VISIBILIDAD**. EN TODO MOMENTO REBASAR SIEMPRE POR LA **IZQUIERDA** DENTRO DE CARRILES.

SABÍAS QUE...

LOS ACCIDENTES EN BICICLETA OCURREN EN CRUCES VIALES, GENERALMENTE EN ESPACIOS COMPARTIDOS Y DE NEGOCIACIÓN EN LOS QUE NO HAY MARCAS QUE SEÑALEN CARRILES Y LOS VEHÍCULOS VA A UN MISMO PUNTO.

RECUERDA QUE...

LA SEGURIDAD ES PROPORCIONAL A TU OBSERVACIÓN Y ALERTA.

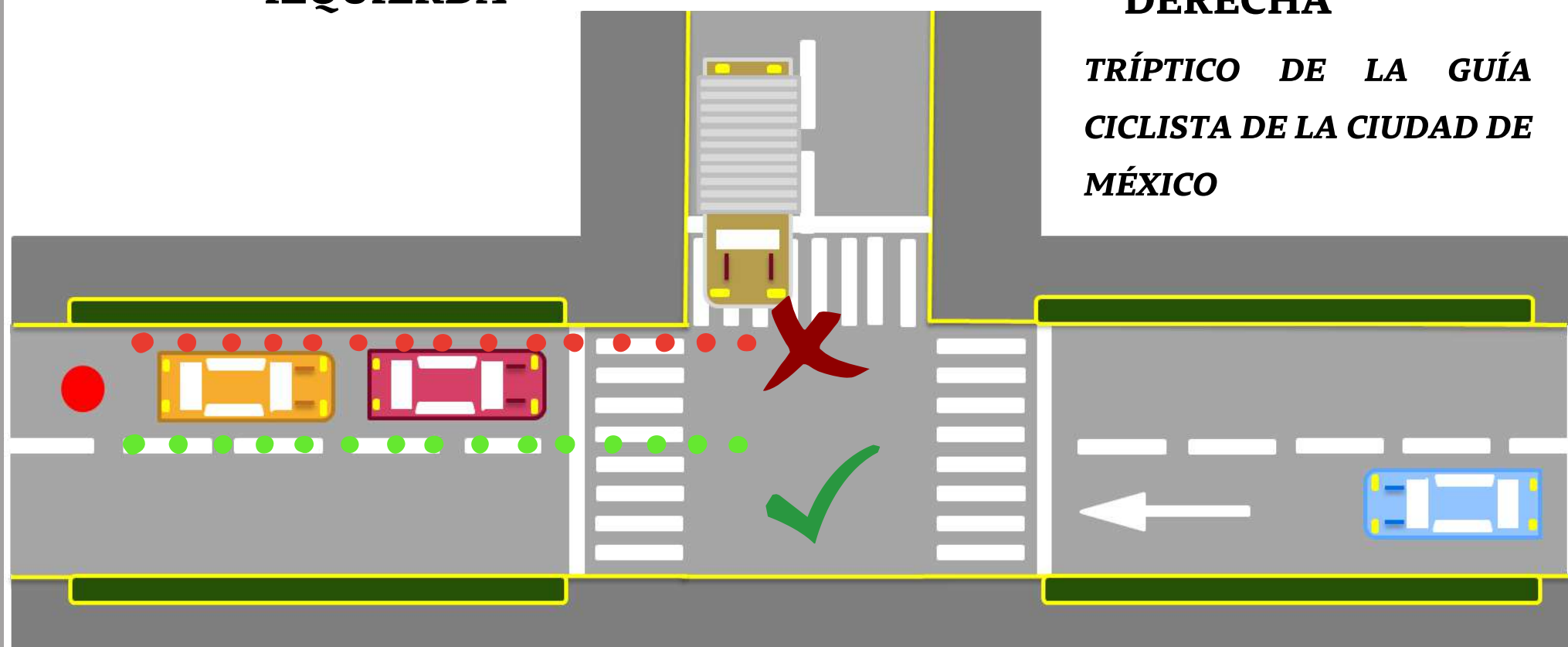


GIRARÉ A LA IZQUIERDA

ALTO

GIRARÉ A LA DERECHA

TRÍPTICO DE LA GUÍA CICLISTA DE LA CIUDAD DE MÉXICO



TEN PRESENTE.....

- OBSERVAR EL CRUCE Y A OTROS CONDUCTORES EN TODO MOMENTO
- COLOCARTE EN POSICIÓN PRIMARIA, NO PEGADO A LA BANQUETA.
- AL CRUZAR NO ESCONDERSE Y SER VISIBLE ES LO MEJOR.
- NO PEGARSE TANTO AL VEHÍCULO DE ENFRENTE, PARA EVITAR POSIBLES COALICIONES



XVI. El semáforo

ASÍ COMO LOS SEMÁFOROS **RIGEN** EL PASO DE VEHÍCULOS, TAMBIÉN LO HACEN PARA LAS BICICLETAS, PORQUE SON CONSIDERADAS COMO YA DIJIMOS ANTERIORMENTE UN VEHÍCULO. EN LOS CRUCES Y SEMÁFOROS **NO OBSTRUYAS** EL PASO DE LOS PEATONES. SI EXISTE, COLÓCATE EN **LA CAJA BICI-MOTO O DETRÁS DEL PASO PEATONAL**. EN EL SEMÁFORO, ESPERA DETRÁS DEL CRUCE O EN LA CAJA BICI MOTO.

SI BIEN LA **BICICLETA** DEBE OBEDECER **LAS MISMAS REGLAS DE CIRCULACIÓN** QUE LOS VEHÍCULOS **MOTORIZADOS**, SE LE DEBEN OTORGAR **FACILIDADES DE CIRCULACIÓN** EN VIALIDADES DONDE SEA SEGURO, CREACIÓN DE ATAJOS CICLISTAS Y SEMÁFOROS CON TIEMPOS DE CRUCE CON PREFERENCIA CICLISTA, ENTRE OTRAS.



ROJO

- DETENERSE POR COMPLETO ANTES DE LOS DEMÁS VEHÍCULOS Y HACERLO ANTES DE LA LÍNEA DE ALTO.
- MIENTRAS MÁS DISTANCIA EXISTA ENTRE LOS DEMÁS VEHÍCULOS Y EL CICLISTA, MÁS CÓMODO ESTARÁ.

CONSIDERA...

CUANDO LO VEHÍCULOS TIENEN MUCHO ESPACIO LIBRE POR DELANTE SUELEN ARRANCAR VELOZMENTE.

CUANDO TE DETENGAS EN SEMÁFORO... REDUCE LA DISTANCIA ENTRE LA GUARNICIÓN Y TÚ.

AMBAR

- DETENERSE ANTES DEL PASO PEATONAL, VOLTEAR Y MIRAR RÁPIDAMENTE QUIEN VIENE DETRÁS PARA SABER SI PRETENDE DAR VUELTA O SEGUIR EL MISMO CAMINO.
- EVITA DEJAR ESPACIOS, LOS VEHÍCULOS TIENDEN A APROVECHAR CUALQUIER TIPO DE HUECO.

VERDE

- VOLTEAR SIEMPRE HACIA EL SENTIDO EN EL QUE VIENEN LOS VEHÍCULOS EN LA VÍA TRANSVERSAL, CHECANDO SI NO HAY CONDUCTORES QUE PRETENDEN PASARSE EL ALTO.
- OJO...PUEDEN HABER CONDUCTORES QUE NO RESPETEN LA PRIORIDAD DE PASO DEL CICLISTA.



XVII. Obligaciones y responsabilidades

I.- OBLIGACIONES DEL CICLISTA

- RESPETAR LAS SEÑALES DE TRÁNSITO E INDICACIONES DEL PERSONAL DE VIALIDAD
- CIRCULAR EN EL SENTIDO DE LA VÍA
- USAR ADITAMENTOS O BANDAS REFLEJANTES PARA USO NOCTURNO
- INDICAR LA DIRECCIÓN DE TU GIRO O CAMBIO DE CARRIL, MEDIANTE SEÑALES DE BRAZO Y MANO
- LLEVAR A BORDO DE LA BICICLETA SOLO EL NÚMERO DE PERSONAS PARA LAS QUE EXISTEN ASIENTO DISPONIBLE
- COMPARTIR DE MANERA RESPONSABLE CON LOS VEHÍCULOS Y EL TRANSPORTE PÚBLICO LA CIRCULACIÓN EN CARRILES DE EXTREMA DERECHA

TE QUEDA PROHIBIDO...

- CIRCULAR POR LOS CARRILES CENTRALES DE VÍA DE ACCESO CONTROLADO, EXCEPTO CUANDO LAS AUTORIDADES LO INDIQUEN.
- CIRCULAR POR LOS CARRILES EXCLUSIVOS PARA EL TRANSITO PÚBLICO DE PASAJEROS
- CIRCULAR SOBRE LAS BANQUETAS Y ÁREAS DE PEATONES (LOS MENORES DE 12 AÑOS PUEDEN HACER USO DE ELLAS)
- TRANSPORTAR A UN PASAJERO EN EL ESPACIO ENTRE EL CICLISTA Y EL MANUBRIO
- SUJETARSE A OTROS VEHÍCULOS EN MOVIMIENTO



**IR HACIA
ATRÁS**



**USAR EL
CELULAR**



**TRANSPORTAR
A ALGUIEN SIN
ASIENTO**



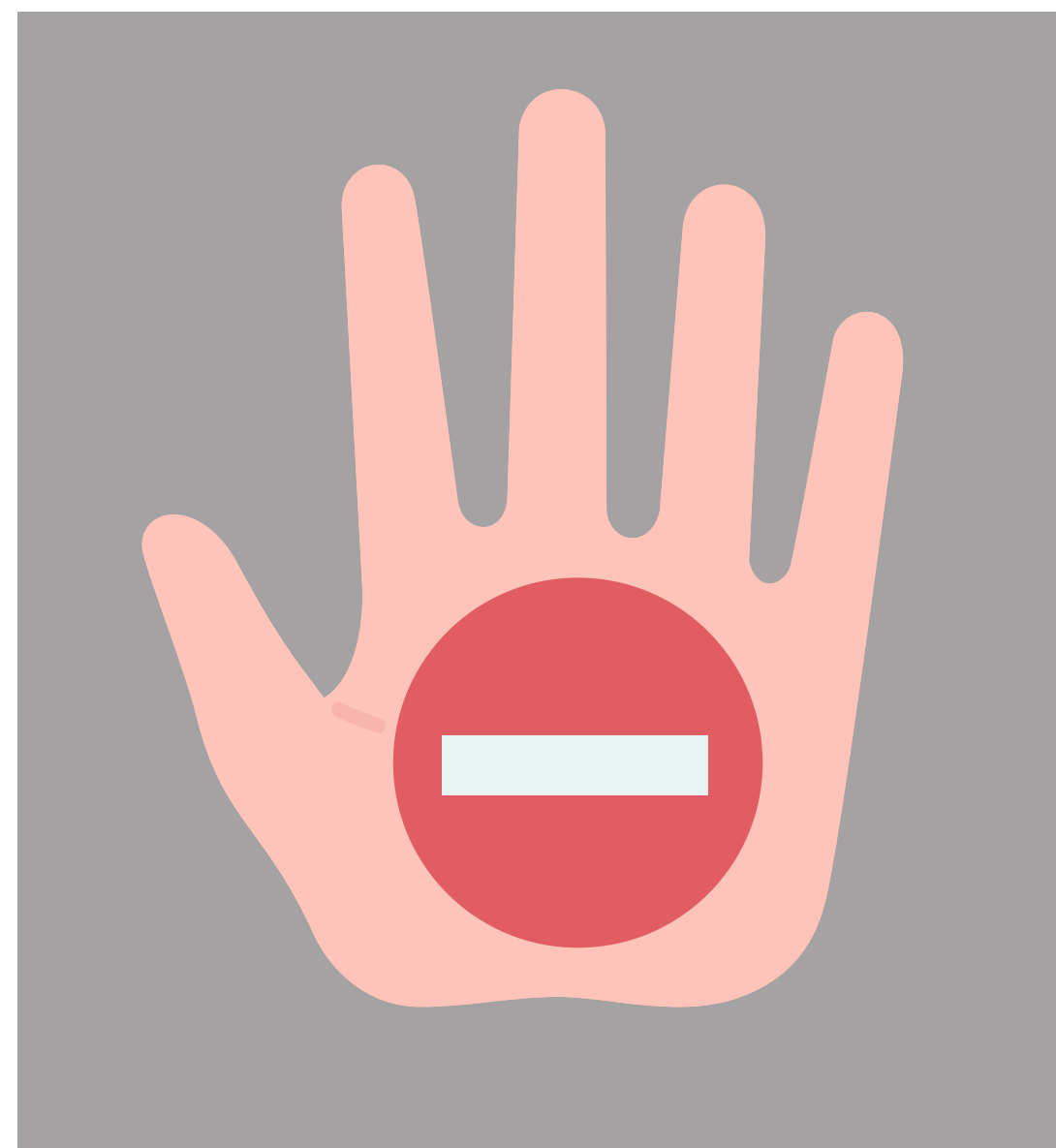
**USAR
AUDIFONOS**



**LIMITAR LA
VISIÓN CON
OBJETOS**



**IR SUJETOS
A OTROS
VEHICULOS**

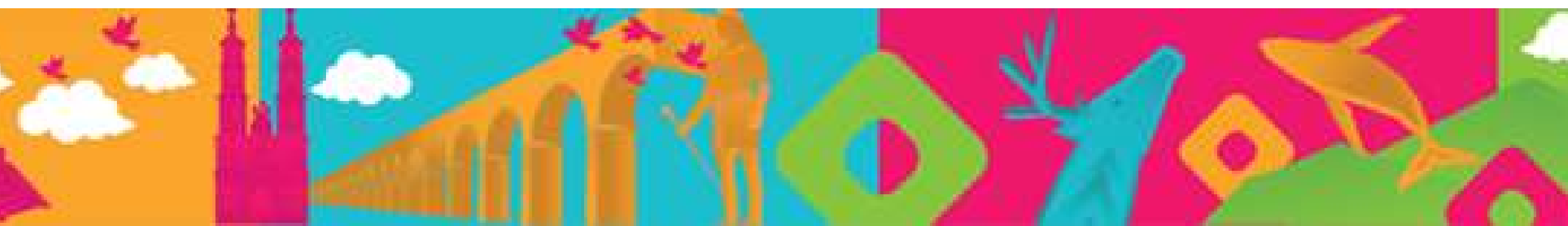
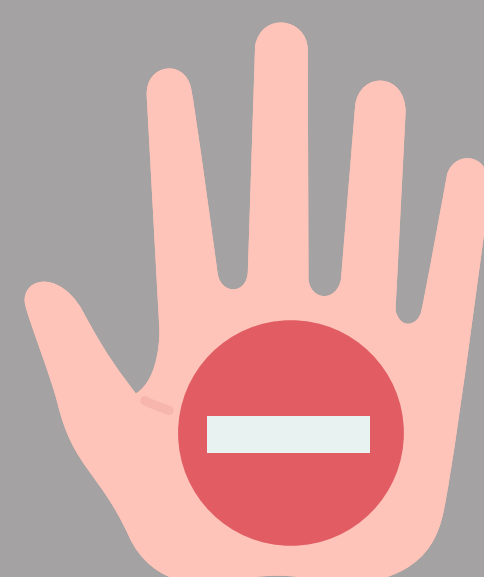


II.-OBLIGACIONES DEL CONDUCTOR

- REBASAR AL CICLISTA SOLO DEL LADO IZQUIERDO, DEJANDO UN METRO Y MEDIO DE SEPARACIÓN
- DEJAR 3 METROS DE SEPARACIÓN AL PARARSE ENFRENTA DE UN CICLISTA
- IR POR CARRILES CENTRALES CUANDO NO ES COMPARTIDO
- CONDUCIR SU VEHÍCULO EN CONDICIONES ÓPTIMAS Y UTILIZAR SIEMPRE EL CINTURÓN DE SEGURIDAD
- UTILIZAR SIEMPRE LAS LUCES INTERMITENTES CUANDO SEA NECESARIO
- CUMPLIR CON LAS 10 REGLAS DE ORO DEL CONDUCTOR (VER LA GUÍA DE ESTUDIO)

AL CONDUCTOR LE QUEDA PROHIBIDO...

- CIRCULAR SOBRE LAS CICLOVÍAS O CICLOCARRILES CONFINADOS
- DETENERSE O ESTACIONARSE CON SU VEHÍCULO SOBRE UNA ÁREA DE ESPERA CICLISTA, EL CAJÓN DE MOTO-BICI , O CARRILES CONFINADOS.
- REBASAR A LOS CICLISTAS POR LA DERECHA
- PARARSE SOBRE CRUCES PEATONALES



XVIII. Como dar mantenimiento



SABÍAS QUE...

EL USAR DE LA BICICLETA AYUDA A LA ECONOMÍA LOCAL DE LAS CIUDADES. SE TRATA DE UN MEDIO DE TRANSPORTE DURADERO QUE REPRESENTA UN IMPORTANTE AHORRO ECONÓMICO

ADEMÁS....

SU MANTENIMIENTO ES MUY ECONÓMICO: EL 5% DE LO QUE CUESTA EL MANTENIMIENTO DE UN COCHE



REVISA LAS LLANTAS

- SI VES LAS QUE LLANTAS NO ESTÁN BIEN INFLADAS, O QUE EL PEDALEO SE VUELVE PESADO, POR LO QUE DEBERÁN INFLARSE A LO QUE INDIQUE EL FABRICANTE.

REVISA LAS FRENOS

- SIEMPRE HAY QUE ASEGURARSE QUE LOS CABLES ESTÉN TENSOS Y QUE FUNCIONEN ADECUADAMENTE, LA APLICACIÓN DE MUCHA FUERZA EN LOS FRENOS ES ÍNDICE DE DESAJUSTE.

REVISA LA CADENA

- EN CUESTIÓN DE LA CADENA, ES NECESARIO VERIFICAR SI LA CADENA ESTA OXIDADA, Y QUE ESTÉ BIEN COLOCADA EN LOS ENGRANE DE LAS ESTRELLAS Y LAS VELOCIDADES.

REVISA EL MANUBRIO

- PUEDE SER EXTRAÑO QUE UNA ESTRUCTURA ESTE DAÑADA, PERO ES IMPORTANTE REVISAR SI EL MANUBRIO ESTE EN PERFECTAS CONDICIONES NI ASTILLADO

AJUSTES

- ES IMPORTANTE QUE TODOS LOS ACCESORIOS ESTÉN CORRECTAMENTE AJUSTADOS, Y ASÍ EVITAR QUE CAIGAN EN LOS RAYOS DE LAS RUEDAS.

LUBRICACIÓN GENERAL

- RECOMENDABLE USAR CERA LIQUIDA O ACEITES A BASE DE TEFLÓN QUE NO FORMAN COCHAMBRE, PARA LOS RODAMIENTOS HAY QUE USAR MEJOR GRASA DE GRADO ESPECIAL. SI LA BICICLETA ES DE USO RUDO, ES RECOMENDABLE MANTENER LIMPIOS Y LUBRICADOS LOS SISTEMAS.

FRENOS Y VELOCIDADES

- QUITAR FUNDAS DE CHICOTES DE GUÍAS Y DESLIZARLOS PARA APLICAR GRASA DENTRO DE ELLAS, Y PARA LAS VELOCIDADES COLOCA LA CADENA EN LAS ESTRELLAS GRANDE TANTO ATRÁS COMO ADELANTE CAMINANDO VELOCIDADES GIRANDO LA RUEDA.

XIX. Normativa

DE ACUERDO AL REGLAMENTO DE MOVILIDAD.....

ARTÍCULO 75...

DEBERES DE LOS CICLISTAS.

LOS CICLISTAS PARA PODER HACER USO DE LAS VÍAS PÚBLICAS DEBERÁN CUMPLIR CON LAS SIGUIENTES REGLAS:

I.AL CIRCULAR, DEBERÁN CONTAR CON UN CASCO PROTECTOR DEBIDAMENTE PUESTO, SUJETADO Y ABROCHADO, CON EXCEPCIÓN PARA LOS CICLISTAS MENORES DE DOCE AÑOS, LOS CUALES OBLIGATORIAMENTE DEBERÁN PORTARLO EN TODO MOMENTO.

II.DEBERÁN PORTAR UN CHALECO, CHAQUETA O CHAMARRA CON EL VEINTE POR CIENTO DE MATERIAL REFLEJANTE, DE COLOR NARANJA, VERDE O BLANCO;

III.CIRCULAR CON PRECAUCIÓN SOBRE LA EXTREMA DERECHA DE LA VÍA EN LA QUE TRANSITEN, PREFERENTEMENTE SOBRE VIALIDADES DONDE EXISTA CICLOVÍA O VÍA EXCLUSIVA PARA ELLOS;

IV.ABSTENERSE DE CIRCULAR SOBRE LAS ACERAS O ÁREAS RESERVADAS A LOS PEATONES, A MENOS QUE SEAN DE USO COMPARTIDO O EXISTA SEÑALAMIENTO QUE ASÍ LO INDIQUE, EN CUYO CASO TIENEN PREFERENCIA DE PASO LOS PEATONES, RESPETANDO EL SEÑALAMIENTO RESPECTIVO, EN TODO MOMENTO DEBERÁ HACERLE SABER SU PRESENCIA A LOS PEATONES.

V.RESPETAR LA LUZ ROJA AL CRUZAR UNA VIALIDAD SECUNDARIA Y CUYA INTERSECCIÓN ESTÉ CONTROLADA POR SEMÁFOROS.

VI.DETENER SU TRAYECTO DURANTE LA DURACIÓN DE LA LUZ ROJA DE UN SEMÁFORO CICLISTA Y EN EL CASO DE SEMÁFOROS CICLISTAS DE BOTÓN, PRESIONARLO PARA ESPERAR LA LUZ VERDE;

VII.DETENER SU TRAYECTO DURANTE LA DURACIÓN DE LA LUZ ROJA DE CUALQUIER SEMÁFORO EN INTERSECCIONES A VIALIDADES PRIMARIAS;

VIII.LOS CICLISTAS QUE LLEVEN A MENORES DE CINCO AÑOS DEBERÁN TRANSPORTARLOS EN SILLAS ESPECIALES, CON CINTURONES DE SEGURIDAD Y ASEGURARSE QUE EL NIÑO EN TODO MOMENTO PORTE CASCO.



CONTINUACIÓN ARTICULO 75....

IX.LOS CICLISTAS QUE CIRCULEN DE NOCHE DEBEN LLEVAR ADITAMENTOS LUMINOSOS O BANDAS REFLEJANTES.

I.CIRCULAR PREFERENTEMENTE POR LAS VÍAS CICLISTAS DESIGNADAS.

II.CIRCULAR CON LA PRECAUCIÓN CORRESPONDIENTE EN LOS SIGUIENTES CASOS :

A) CUANDO LA VÍA ESTÉ IMPEDIDA PARA EL LIBRE TRÁNSITO POR EVENTOS U OBRAS QUE INTERFIERAN DE FORMA TEMPORAL LA CIRCULACIÓN;

B) CUANDO EL FLUJO DE CICLISTAS SUPERE LA CAPACIDAD DE LA VÍA;

C) CUANDO CIRCULEN VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS QUE TENGAN UN ANCHO MAYOR A 0.75 METROS QUE IMPIDA LA LIBRE CIRCULACIÓN DE LOS DEMÁS CICLISTAS SOBRE LA VÍA;

D) CUANDO SE TENGA QUE REBASAR A OTRO CICLISTA Y LA VÍA CICLISTA NO TENGA EL ANCHO SUFICIENTE PARA REALIZAR EL REBASE, Y

E) CUANDO SE VAYA A GIRAR HACIA EL LADO IZQUIERDO EN UNA VÍA SECUNDARIA.

I.INDICAR LA DIRECCIÓN DE UN GIRO O CAMBIO DE CARRIL MEDIANTE SEÑALES CON EL BRAZO Y LA MANO.

II.COMPARTIR DE MANERA RESPONSABLE CON LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS Y EL TRANSPORTE PÚBLICO LA CIRCULACIÓN EN CARRILES DE LA EXTREMA DERECHA.

III.CEDER EL PASO A LOS PEATONES Y USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN ABORDAJE EN LOS PARADEROS AUTORIZADOS. EN CASO DE CONTRAVENIR LAS DISPOSICIONES DE LA LEY Y EL PRESENTE REGLAMENTO EL AGENTE DE MOVILIDAD O POLICÍA VIAL MUNICIPAL, LOS PREVENDRÁ A QUE RESPETEN Y OBEDEZCAN POR SU SEGURIDAD LAS DISPOSICIONES EN MATERIA DE MOVILIDAD.



ARTÍCULO 76...

OBLIGACIONES DE LOS CICLISTAS.

SON OBLIGACIONES DE LOS CICLISTAS LOS SIGUIENTES:

I. RESPETAR EN SUS DERECHOS A TODOS LOS DEMÁS USUARIOS DE LA MOVILIDAD, DANDO PRIORIDAD AL ORDEN DE PREFERENCIA Y RESPONSABILIDAD ESTABLECIDO POR LA LEY Y EL PRESENTE REGLAMENTO.

II. TIENEN PROHIBIDA LA CIRCULACIÓN EN SENTIDO CONTRARIO O POR VÍAS RÁPIDAS, ASÍ COMO EN OTROS LUGARES EN QUE SU SEGURIDAD SE PONGA EN RIESGO, COMO TÚNELES, PUENTES O PASOS A DESNIVEL O QUE EXISTAN SEÑALAMIENTOS QUE RESTRINJAN SU PASO O CIRCULACIÓN, ASÍ COMO ASIRSE A OTRO VEHÍCULO EN MOVIMIENTO PARA SER REMOLCADO.

III. CUMPLIR CON LAS DISPOSICIONES MÍNIMAS DE SEGURIDAD, EN MATERIA DE CIRCULACIÓN.

ARTÍCULO 155...

MODO DE ESTACIONARSE DE BICICLETAS Y MOTOCICLETAS.

CUANDO NO EXISTAN ESTACIONAMIENTOS CERCANOS O CICLO PUERTOS, LAS BICICLETAS O MOTOCICLETAS, PODRÁN ESTACIONARSE, SOBRE LAS BANQUETAS SIEMPRE Y CUANDO CUMPLAN CON LAS SIGUIENTES CONDICIONANTES:

A. PERMITAN EL LIBRE TRÁNSITO DE PEATONES

B. PERMITAN EL LIBRE TRÁNSITO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD.



ARTÍCULO 5...

PARA LOS EFECTOS DE ESTA LEY SE ENTENDERÁN POR:

I. APLICACIÓN MÓVIL: EL PROGRAMA INFORMÁTICO O PLATAFORMA ELECTRÓNICA DE GEOLOCALIZACIÓN PARA LA BÚSQUEDA, SEGUIMIENTO Y CONTACTO VIRTUAL DE PRESTADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO DE PASAJEROS CON USUARIOS DEL SERVICIO, ASÍ COMO PARA LA CONTRATACIÓN Y PAGO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE; EJECUTADA EN DISPOSITIVOS FIJOS O MÓVILES MEDIANTE EL USO DE INTERNET;

II. BANCO DE PROYECTOS: A LA PLATAFORMA INFORMÁTICA QUE PERMITE ALMACENAR, ACTUALIZAR Y CONSULTAR DOCUMENTOS TÉCNICOS REFERENTES A ESTUDIOS Y PROYECTOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL;

III. CICLISTA: CONDUCTOR DE UN VEHÍCULO DE TRACCIÓN FÍSICA A TRAVÉS DE PEDALES. SE CONSIDERA CICLISTA A AQUELLOS QUE CONDUCEN BICICLETAS ASISTIDAS O NO, POR MOTORES ELÉCTRICOS, SIEMPRE Y CUANDO ÉSTA DESARROLLE VELOCIDADES DE HASTA 25 KILÓMETROS POR HORA. LOS MENORES DE DOCE AÑOS DE EDAD A BORDO DE UN VEHÍCULO NO MOTORIZADO SERÁN CONSIDERADOS PEATONES;

IV. CICLOVÍA: ES EL NOMBRE GENÉRICO DADO A LA PARTE DE LA INFRAESTRUCTURA PÚBLICA DESTINADA DE FORMA EXCLUSIVA O COMPARTIDA CON OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE O MOVILIDAD, PARA LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS. TAMBIÉN CONOCIDA COMO CICLO PISTA O CARRIL BICI, ENTRE OTRAS;

V. COMISIÓN TÉCNICA DE MOVILIDAD: ÓRGANO DE CONSULTA Y ANÁLISIS EN MATERIA DE MOVILIDAD DEPENDIENTE DEL TITULAR DEL EJECUTIVO;

VI. CONCESIÓN: EL ACTO JURÍDICO-ADMINISTRATIVO MEDIANTE EL CUAL EL EJECUTIVO DEL ESTADO, EN EL ÁMBITO DE SUS RESPECTIVAS COMPETENCIAS, OTORGA A UNA PERSONA FÍSICA O MORAL LA FACULTAD DE PRESTAR EL SERVICIO PÚBLICO EN CUALQUIERA DE SUS MODALIDADES DE TRANSPORTE, SATISFACIENDO NECESIDADES DE INTERÉS GENERAL.

VII. CONCESIONARIO: EL TITULAR DE UNA CONCESIÓN;



VIII. CONSEJO CONSULTIVO: EL CONSEJO CONSULTIVO DE MOVILIDAD;

IX. CONDUCTOR: TODA PERSONA QUE MANEJE UN VEHÍCULO EN CUALQUIERA DE SUS MODALIDADES, EXCEPTO TRANSPORTE PÚBLICO Y ESPECIAL;

X. EMPRESAS ESPECIALIZADAS POR MEDIO DE APLICACIONES MÓVILES: SON AQUELLAS EN LAS QUE MEDIA UN ACUERDO O CONTRATO ENTRE LOS PRESTADORES DEL SERVICIO PRIVADO DE PASAJEROS Y SUS USUARIOS, A TRAVÉS DE APLICACIONES MÓVILES EN TELÉFONOS INTELIGENTES.

LA EMPRESA PRESTA SUS SERVICIOS POR SÍ MISMA O POR ALGUNA DE SUS EMPRESAS FILIALES O SUBSIDIARIAS Y PUEDEN CATALOGARSE COMO PROPIETARIAS O LICENCIATARIOS DE CONFORMIDAD A LAS LEYES DE LA MATERIA. ESTAS EMPRESAS TENDRÁN RESPECTIVAMENTE RESPONSABILIDAD SOLIDARIA Y MANCOMUNADA ENTRE LOS PRESTADORES DEL SERVICIO PRIVADO DE PASAJEROS, SOCIOS O ASOCIADOS DE LAS EMPRESAS Y SUS CORRESPONDIENTES USUARIOS;

XI. ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD: EL ESTUDIO QUE EVALÚA LA INFLUENCIA O ALTERACIÓN EN LOS DESPLAZAMIENTOS DE PERSONAS Y BIENES QUE CAUSA UNA OBRA PRIVADA O PÚBLICA EN EL ENTORNO EN EL QUE SE UBICA;

XII. ESTUDIO TÉCNICO: EL DIAGNÓSTICO, ANÁLISIS DE EVALUACIÓN O, EN SU CASO ANÁLISIS ESTADÍSTICO, DEL CUAL SE DETERMINARÁN LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD, ASÍ COMO LAS PROPUESTAS QUE PERMITAN ATENDER Y MEJORAR LAS CONDICIONES DE MOVILIDAD;

XIII. EXTERNALIDADES: A LOS EFECTOS INDIRECTOS QUE GENERAN LOS DESPLAZAMIENTOS DE PERSONAS Y BIENES Y QUE NO SE REFLEJAN EN LOS COSTOS DE LOS MISMOS. LOS IMPACTOS POSITIVOS O NEGATIVOS PUEDEN AFECTAR TANTO AQUELLOS QUE REALIZAN EL VIAJE COMO A LA SOCIEDAD EN SU CONJUNTO, A LA INFRAESTRUCTURA O AL MEDIO AMBIENTE;

XIV. IPLANAY: EL INSTITUTO DE PLANEACIÓN DEL ESTADO DE NAYARIT,

XV. LEY: LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE NAYARIT;

XVI. LIBRAMIENTOS CARRETEROS: A LOS TRAMOS CARRETEROS QUE TIENEN COMO FUNCIÓN CONECTAR DE FORMA DIRECTA ENTRADAS Y SALIDAS DE UNA POBLACIÓN, EVITANDO O HACIENDO INNECESARIO EL INGRESO AL INTERIOR A SU ZONA URBANA;

XVII. MANUALES: SON LAS GUÍAS EXPLICATIVAS Y EJEMPLIFICATIVAS DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO, CUYO USO ES OBLIGATORIO PARA CONDUCTORES, USUARIOS Y PEATONES;



CONTINUACIÓN DE ARTÍCULO 5...

XVIII. MOVILIDAD: ES UN DERECHO QUE CONSISTE EN EL DESPLAZAMIENTO DE PERSONAS, BIENES Y MERCANCÍAS QUE SE REALIZAN EN EL ESTADO DE NAYARIT, A TRAVÉS DE LAS DIFERENTES FORMAS Y MODALIDADES DE TRANSPORTACIÓN, QUE SE AJUSTEN A LA JERARQUÍA Y PRINCIPIOS ESTABLECIDOS EN ESTE ORDENAMIENTO;

XIX. MOVILIDAD REDUCIDA: MOVILIDAD DE UNA PERSONA DISMINUIDA POR MOTIVOS DE EDAD, EMBARAZO O DISCAPACIDAD QUE REQUIERE UNA ATENCIÓN ADECUADA Y LA ADAPTACIÓN A SUS NECESIDADES PARTICULARES;

XX. OPERADOR: LA PERSONA QUE LLEVA EL DOMINIO DEL MOVIMIENTO DE UN VEHÍCULO DESTINADO AL SERVICIO PÚBLICO Y ESPECIAL DE TRANSPORTE, CONTANDO CON LA CAPACITACIÓN Y AUTORIZACIÓN TÉCNICA Y LEGAL PARA CONDUCIRLO A TRAVÉS DE LA VÍA PÚBLICA;

XXI. PEATÓN: LA PERSONA QUE SE DESPLAZA A PIE O QUE UTILIZA AYUDA TÉCNICA POR SU CONDICIÓN DE DISCAPACIDAD O MOVILIDAD REDUCIDA POR LA VÍA PÚBLICA;

XXII. PERMISIONARIO: EL TITULAR DE UN PERMISO EN MATERIA DE ESTA LEY;

XXIII. PERMISO: EL ACTO JURÍDICO ADMINISTRATIVO EN VIRTUD DEL CUAL LA AUTORIDAD COMPETENTE AUTORIZA DE FORMA TEMPORAL A UNA PERSONA FÍSICA O MORAL PARA LA PRESTACIÓN DE UN SERVICIO ESPECIAL DE TRANSPORTE; TAMBIÉN SE OTORGAN PERMISOS PARA BASES DE ENCIERRO, SITIOS DE TAXI, PARADEROS O CUALQUIER OTRO ELEMENTO DE MOVILIDAD;

XXIV. POLICÍA ESTATAL DE CAMINOS: SERVIDOR PÚBLICO DEPENDIENTE DE LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN CIUDADANA QUE TIENE A SU CARGO LA VIGILANCIA E INSPECCIÓN DE LA OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE ESTATAL, SUS SERVICIOS AUXILIARES Y TRANSPORTE PRIVADO CUANDO CIRCULEN EN LA ZONA TERRESTRE DE LAS VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN ESTATALES, PARA FINES DE SEGURIDAD PÚBLICA, ASÍ COMO EL LEVANTAMIENTO DE LAS INFRACCIONES E IMPOSICIÓN DE LAS SANCIONES POR VIOLACIONES A LAS DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS RELATIVAS AL TRÁNSITO EN LOS CAMINOS Y PUENTES ESTATALES;

XXV. POLICÍA VIAL: SERVIDOR PÚBLICO DEPENDIENTE DE LA INSTANCIA MUNICIPAL DE SEGURIDAD PÚBLICA Y PROTECCIÓN CIUDADANA, QUE TIENE A SU CARGO LAS FUNCIONES TÉCNICAS Y OPERATIVAS EN MATERIA DE PREVENCIÓN TANTO DE ACCIDENTES VIALES, COMO DE INFRACCIONES A LAS NORMAS DE TRÁNSITO QUE DETERMINA ESTA LEY;



CONTINUACIÓN DE ARTÍCULO 5...

XXVI. PROGRAMAS INTEGRALES DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE: INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN QUE ESTABLECEN LAS ESTRATEGIAS Y PROGRAMAS DE TODOS LOS COMPONENTES DEL TRANSPORTE, LA VIALIDAD Y LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA, PUDIENDO SER DE APLICACIÓN URBANA, METROPOLITANA, REGIONAL O ESTATAL, SEGÚN SEA EL TERRITORIO DE APLICACIÓN;

XXVII. PROMOVENTE: A LA PERSONA FÍSICA O MORAL, CON PERSONALIDAD JURÍDICA, QUE SOLICITA AUTORIZACIÓN DEL IMPACTO DE MOVILIDAD, Y QUE SOMETE A CONSIDERACIÓN DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD LAS SOLICITUDES DE FACTIBILIDAD DE MOVILIDAD, INFORME PREVENTIVO Y LAS MANIFESTACIONES DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD QUE CORRESPONDAN;

XXVIII. REPUMO: REGISTRO PÚBLICO DE MOVILIDAD DEL ESTADO;

XXIX. REPUVE: REGISTRO PÚBLICO VEHICULAR DEL ESTADO;

XXX. RUTA: EL RECORRIDO QUE UN VEHÍCULO DESTINADO AL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DEBE REALIZAR EN LAS VIALIDADES DENTRO DEL TERRITORIO DEL ESTADO, ENTRE LOS PUNTOS EXTREMOS E INTERMEDIOS QUE FIJE LA AUTORIDAD COMPETENTE;

XXXI. SECRETARÍA: SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE NAYARIT;

XXXII. SECRETARIO: LA PERSONA TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE NAYARIT;

XXXIII. SEGURIDAD VIAL: LA PROTECCIÓN A LA VIDA, INTEGRIDAD FÍSICA Y PATRIMONIO DE LOS SUJETOS EN TRÁNSITO, MEDIANTE LA PREVENCIÓN, DIVULGACIÓN, EDUCACIÓN Y CONCIENTIZACIÓN DE LA POBLACIÓN PARA PREVENIR ACCIDENTES EN LAS VÍAS PÚBLICAS;

XXXIV. SISTEMA DE INFRAESTRUCTURA CICLISTA: CONJUNTO DE REDES DE VIALIDADES O ESPACIOS PÚBLICOS QUE CUENTAN CON INFRAESTRUCTURA PARA DESPLAZAMIENTOS SEGUROS PARA CICLISTAS, QUE INCLUYE CICLOVÍAS Y CALLES COMPARTIDAS, Y QUE SE ENCUENTRAN INTERCONECTADAS ENTRE SÍ E INTEGRADAS A OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE;

XXXV. SISTEMA DE MOVILIDAD: AL CONJUNTO DE ELEMENTOS Y RECURSOS RELACIONADOS, CUYA ESTRUCTURA E INTERACCIÓN PERMITEN EL DESPLAZAMIENTO DE PERSONAS Y BIENES; Y TODOS AQUELLOS QUE SE RELACIONEN DIRECTA O INDIRECTAMENTE CON LA MOVILIDAD;



CONTINUACIÓN DE ARTÍCULO 5...

XXXVI. SISTEMA DE RECAUDO: MECANISMO ENCARGADO DE RECAUDAR LOS INGRESOS DE LA TARIFA DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO;

XXXVII. SITIO: EL ESPACIO FÍSICO TAMBIÉN CONOCIDO COMO BASE, UBICADO EN PROPIEDAD PRIVADA, O EN LA VÍA PÚBLICA, AUTORIZADO POR LA AUTORIDAD COMPETENTE, DESTINADO AL ESTACIONAMIENTO TEMPORAL DE VEHÍCULOS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TAXI Y ESPECIALIZADO DE CARGA PARA EL OFRECIMIENTO DE SUS SERVICIOS;

XXXVIII. SOCIOS O ASOCIADOS DE LAS EMPRESAS ESPECIALIZADAS POR MEDIO DE APLICACIONES MÓVILES: AQUELLAS PERSONAS QUE TIENEN UNA RELACIÓN CON LAS EMPRESAS ESPECIALIZADAS, A TRAVÉS DEL USO DE LA APLICACIÓN Y EN SU CALIDAD DE PRESTADORES DEL SERVICIO PRIVADO DE PASAJEROS;

XXXIX. TARIFA: LA CONTRAPRESTACIÓN ECONÓMICA QUE EL USUARIO DE UN SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO PAGA POR EL SERVICIO RECIBIDO;

XL. TÍTULO DE CONCESIÓN: DOCUMENTO OFICIAL QUE DERIVA DEL ACTO JURÍDICO ADMINISTRATIVO DE CONCESIÓN Y ACREDITA A UNA PERSONA FÍSICA O MORAL COMO TITULAR EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN UNA MODALIDAD ESPECÍFICA;

XLI. UMA: LA UNIDAD DE MEDIDA Y ACTUALIZACIÓN;

XLII. USUARIO: LA PERSONA QUE PREVIO PAGO DE LA TARIFA CORRESPONDIENTE, UTILIZA LOS SERVICIOS PÚBLICO Y ESPECIAL DE TRANSPORTE;

XLIII. VEHÍCULO: LA UNIDAD IMPULSADA POR UN MOTOR O CUALQUIERA OTRA FORMA DE PROPULSIÓN, INCLUIDA LA HUMANA, EN EL CUAL SE LLEVA A CABO LA TRANSPORTACIÓN DE PERSONAS O COSAS, UTILIZANDO LAS VIALIDADES DENTRO DEL ESTADO;

XLIV. VÍA PÚBLICA: EL ESPACIO DE DOMINIO PÚBLICO Y USO COMÚN QUE POR DISPOSICIÓN DE LA LEY O POR RAZONES DEL SERVICIO ESTÉ DESTINADO A LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS, BIENES, VEHÍCULOS MOTORIZADOS Y NO MOTORIZADOS, ASÍ COMO A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS Y COLOCACIÓN DE MOBILIARIO URBANO;

XLV. VIALIDADES: LAS SUPERFICIES DESTINADAS A LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS, URBANAS O INTERURBANAS, Y

XLVI. ZONA METROPOLITANA: CENTROS URBANOS O CONURBACIONES QUE, POR SU COMPLEJIDAD, INTERACCIONES, RELEVANCIA SOCIAL Y ECONÓMICA, CONFORMAN UNA UNIDAD TERRITORIAL DE INFLUENCIA DOMINANTE Y REVISTEN IMPORTANCIA ESTRATÉGICA PARA EL DESARROLLO DEL ESTADO.



ARTÍCULO 9.

LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA PROPORCIONARÁ LOS MEDIOS NECESARIOS PARA QUE LAS PERSONAS PUEDAN ELEGIR LIBREMENTE Y DE ACUERDO A SUS CIRCUNSTANCIAS LA FORMA DE TRASLADARSE A FIN DE ACCEDER A LOS BIENES, SERVICIOS Y OPORTUNIDADES QUE OFRECE EL ESTADO DE NAYARIT.

PARA EL DISEÑO Y LA EJECUCIÓN DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS Y LAS ACCIONES EN MATERIA DE MOVILIDAD, SE CONSIDERARÁ EL NIVEL DE VULNERABILIDAD DE LOS USUARIOS, LAS EXTERNALIDADES QUE GENERA CADA MODO DE TRANSPORTE Y SU CONTRIBUCIÓN A LA PRODUCTIVIDAD.

SE OTORGARÁ PRIORIDAD EN LA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO VIAL Y SE VALORARÁ LA DISTRIBUCIÓN DE RECURSOS PRESUPUESTALES A INVERTIR DE ACUERDO A LA SIGUIENTE JERARQUÍA DE MOVILIDAD:

I. PEATONES, INCLUYENDO A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y PERSONAS CON MOVILIDAD LIMITADA;

II. CICLISTAS;

III. USUARIOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y ESPECIALIZADO DE PASAJEROS;

IV. PRESTADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y ESPECIALIZADO DE PASAJEROS;

V. PRESTADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA Y DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS, Y

VI. USUARIOS DE TRANSPORTE PARTICULAR AUTOMOTOR.

LA SECRETARÍA, LAS DEPENDENCIAS Y ENTIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO CONDUCIRÁN SUS POLÍTICAS Y ACCIONES CONFORME A LO DISPUESTO POR LA JERARQUÍA DE MOVILIDAD, PROCURANDO EN TODO MOMENTO SU CUMPLIMIENTO Y PROTECCIÓN.

ARTÍCULO 18

LOS PEATONES Y CICLISTAS DEBEN, POR SU PROPIA SEGURIDAD, OBSERVAR LAS SIGUIENTES OBLIGACIONES Y/O CONSIDERACIONES:

I. CRUZAR LAS VÍAS PRIMARIAS Y SECUNDARIAS POR LAS ESQUINAS O ZONAS MARCADAS PARA TAL EFECTO.

II. LAS CALLES LOCALES SE CONSIDERARÁN DE TRÁFICO LENTO O ZONA 30, CON PRIORIDAD PEATONAL Y CICLISTA.

III. UTILIZAR LOS PUENTES, PASOS PEATONALES A DESNIVEL O RAMPAS ESPECIALES PARA CRUZAR LA VÍA PÚBLICA DOTADA PARA ELLO.

IV. TOMAR LAS PRECAUCIONES NECESARIAS EN CASO DE NO EXISTIR SEMÁFORO.

V. OBEDECER LAS INDICACIONES DE LOS POLICÍAS ESTATALES DE CAMINOS, POLICÍAS VIALES Y LAS SEÑALES DE TRÁNSITO, Y

VI. ACATAR LO SEÑALADO POR EL SEMÁFORO.



ARTÍCULO 19

LOS CICLISTAS, MOTOCICLISTAS, ASÍ COMO EL TRANSPORTE PRIVADO, PÚBLICO Y DE MERCANCÍAS DEBERÁN CONDUCIR DENTRO DEL ESPACIO DE LA VIALIDAD DESTINADA PARA SU CIRCULACIÓN Y OBEDECER LAS SEÑALES DE TRÁNSITO, LÍMITES DE VELOCIDAD Y DEMÁS ORDENAMIENTOS SEÑALADOS EN EL REGLAMENTO DE LA LEY Y EN LOS REGLAMENTOS MUNICIPALES A FIN DE INCREMENTAR LA SEGURIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO.

ARTÍCULO 88

LAS CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO Y OPERACIÓN DE LAS VÍAS QUE INTEGRAN EL ESPACIO PÚBLICO VIAL SE SUJETARÁN A LO SIGUIENTE:

I. VÍAS PARA CICLISTAS. SE CLASIFICAN EN:

A. RECREATIVAS: SON AQUELLAS QUE POR SU CARÁCTER SON ESPACIOS DESTINADOS AL ESPARCIMIENTO, POR LO QUE ES POSIBLE QUE PERMITAN LA CONVIVENCIA CON PEATONES, PERO SIEMPRE IDENTIFICANDO Y PROTEGIENDO LA PRESENCIA DE LOS MÁS VULNERABLES. SE REFIERE TAMBIÉN AL ESPACIO DELIMITADO DENTRO DE LA TRAZA URBANA CON FINES DE ESPARCIMIENTO EN UN HORARIO DE OPERACIÓN PREVIAMENTE ESTABLECIDO DONDE SE RESTRINGE EL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y SE ABRE EL ESPACIO A ACTIVIDADES Y RECORRIDOS EN MODOS NO MOTORIZADOS; Y

B. URBANAS: SON AQUELLAS DESTINADAS A LA CIRCULACIÓN O TRÁNSITO DE BICICLETAS O VEHÍCULOS DE PROPULSIÓN HUMANA; ESTAS VÍAS URBANAS PUEDEN SER DE CARÁCTER EXCLUSIVO O COMPARTIDO, PUEDEN SER PARTE DE LA SUPERFICIE DE RODAMIENTO DE LAS VÍAS O TENER UN TRAZO INDEPENDIENTE. EL TRAZO DE ESTE TIPO DE VÍAS DEBE SER EL MÁS CORTO, DIRECTO, SEGURO Y CONFORTABLE QUE AQUEL DESTINADO AL TRÁNSITO AUTOMOTOR, PERO NUNCA DESPLAZAR EL ESPACIO PEATONAL.



ARTÍCULO 92

SE CONSIDERAN COMO MOBILIARIO Y DISPOSITIVOS DE LA MOVILIDAD LOS SIGUIENTES:

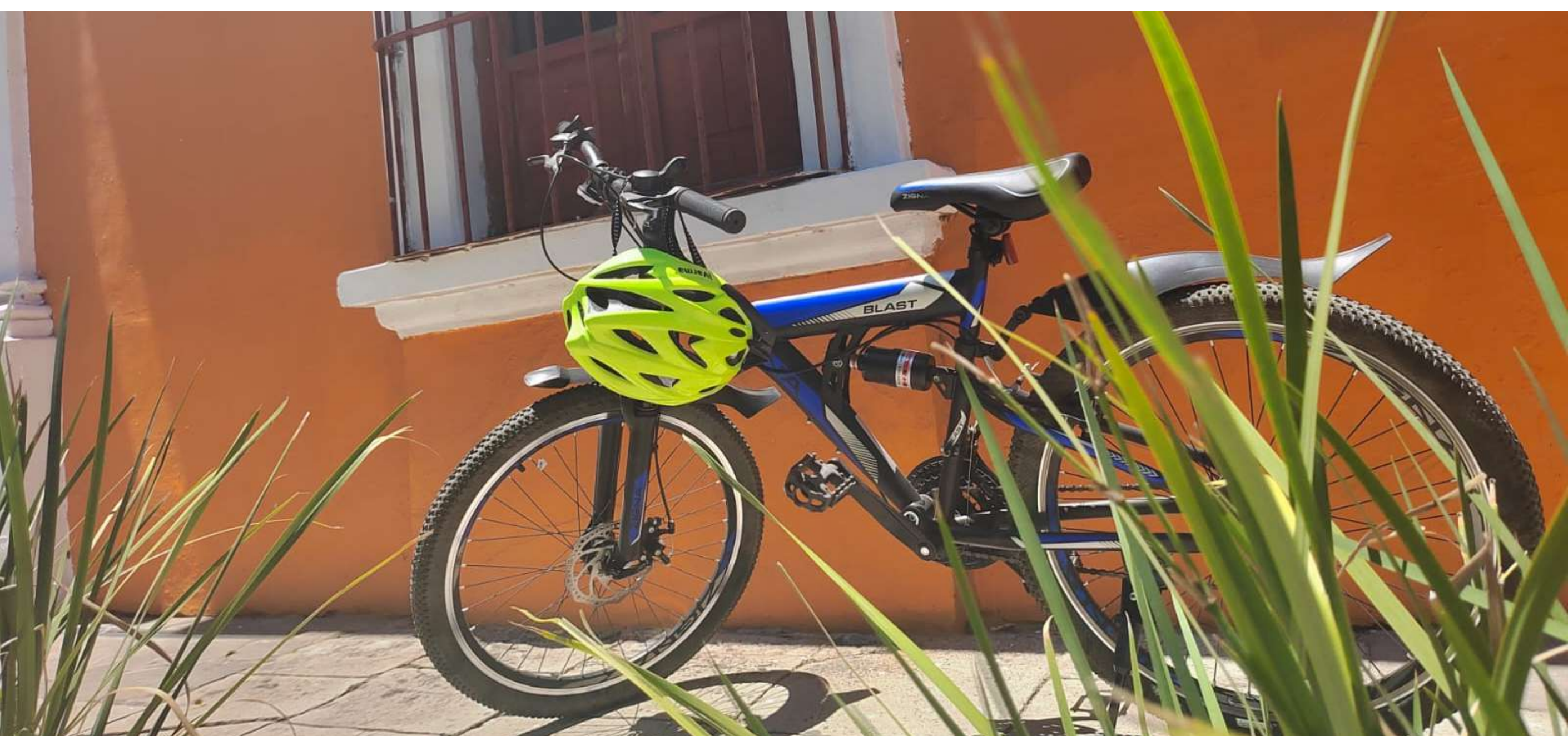
I. BICI-ESTACIONAMIENTOS. LUGAR DONDE SE COLOCAN LAS BICICLETAS CUANDO NO ESTÁN EN USO, O BIEN, EL CONJUNTO DE ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN, PROTECCIÓN Y SOPORTE QUE POSIBILITA DICHA LOCALIZACIÓN.

II. MOBILIARIO URBANO. TODO ELEMENTO URBANO COMPLEMENTARIO UBICADO EN VÍA PÚBLICA O EN ESPACIOS PÚBLICOS, CON LA FINALIDAD DE FACILITAR LAS NECESIDADES DE PEATONES, PERSONAS CON DISCAPACIDAD O CON MOVILIDAD REDUCIDA, CICLISTAS Y USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

III. DISPOSITIVOS DE MOVILIDAD. ELEMENTOS DESTINADOS AL CONTROL DEL TRÁNSITO, PROCURANDO EL ORDENAMIENTO DE LOS MOVIMIENTOS PREDECIBLES, A TRAVÉS DEL USO ADECUADO DE LOS MISMOS, HACIENDO DE LA VIALIDAD UN ELEMENTO FUNCIONAL DE SISTEMA DE COMUNICACIONES. DEL MISMO MODO PROPORCIONARÁN INFORMACIÓN CON EL OBJETIVO DE PREVENIR ACCIDENTES, PRESERVANDO LA SEGURIDAD DE QUIENES UTILICEN EL SISTEMA VIAL. LOS DISPOSITIVOS VIALES NUNCA DEBERÁN SER UTILIZADOS COMO MEDIOS DE PUBLICIDAD.

ARTÍCULO 110

LOS PEATONES Y CICLISTAS TIENEN DERECHO DE PREFERENCIA RESPECTO DEL TRÁNSITO; DEBIENDO POR SU PARTE, CUMPLIR CON LO ESTABLECIDO EN LAS DISPOSICIONES LEGALES APLICABLES EN LA MATERIA.



ARTÍCULO 113

SON DERECHOS DE LOS PEATONES:

EL PASO EN TODAS LAS INTERSECCIONES DE CALLES;

II. LA LIBRE CIRCULACIÓN SOBRE LAS ACERAS DE LAS VÍAS PÚBLICAS Y EN LAS ZONAS PEATONALES EXCLUSIVAS;

III. LA PREFERENCIA AL CRUZAR LAS VÍAS PÚBLICAS, CUANDO EL SEÑALAMIENTO DE TRÁNSITO PERMITA EL PASO SIMULTÁNEO DE VEHÍCULOS Y PEATONES;

IV. LA ORIENTACIÓN, QUE SE TRADUCE EN LA OBLIGACIÓN A CARGO DE LOS POLICÍAS ESTATALES DE CAMINOS Y POLICÍAS VIALES EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA, DE PROPORCIONAR LA INFORMACIÓN QUE SOLICITEN LOS PEATONES, SOBRE SEÑALAMIENTO VIAL, UBICACIÓN DE CALLES Y NOMINATIVAS QUE REGULEN EL TRÁNSITO DE PERSONAS;

V. LA ASISTENCIA, QUE SE TRADUCE EN LA OBLIGACIÓN DE LOS CIUDADANOS Y POLICÍAS VIALES DE AYUDAR A LOS PEATONES MENORES DE DIEZ AÑOS, A LOS ADULTOS MAYORES Y A QUIENES REQUIERAN EL AUXILIO PARA CRUZAR LAS CALLES, GOZANDO DE PRIORIDAD EN EL PASO. EN ESTOS CASOS LOS POLICÍAS VIALES DEBERÁN ACOMPAÑAR A LAS PERSONAS HASTA QUE COMPLETEN EL CRUZAMIENTO;

VI. LOS ESCOLARES GOZARÁN DEL DERECHO DE PREFERENCIA DE PASO EN TODAS LAS INTERSECCIONES Y ZONAS SEÑALADAS AL EFECTO. LOS POLICÍAS VIALES BRINDARÁN PROTECCIÓN MEDIANTE LOS DISPOSITIVOS Y SEÑALIZACIÓN ADECUADA EN LOS HORARIOS A LOS QUE INGRESEN O EGRESEN LOS ESCOLARES. LOS MAESTROS O EL PERSONAL VOLUNTARIO AUTORIZADO POR LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA, PODRÁN PROTEGER EL PASO DE LOS ESCOLARES, DEBIENDO CONTAR CON CAPACITACIÓN VIAL Y UTILIZAR LAS IDENTIFICACIONES CORRESPONDIENTES, Y

VII. CONTAR CON DERECHO DE PREFERENCIA FRENTE A UN CICLISTA.



ARTÍCULO 139

LOS CICLISTAS DEBERÁN OBSERVAR LAS SIGUIENTES DISPOSICIONES:

- I.CIRCULAR A LA EXTREMA DERECHA DEL ARROYO VEHICULAR SOBRE LA QUE TRANSITEN; A EXCEPCIÓN DE CARRILES CONFINADOS PARA ELLO O A LOS SEGREGADOS UBICADOS EN EL SEPARADOR CENTRAL O CAMELLÓN DE LA VIALIDAD;
- II.MANIOBRAR CON CUIDADO AL REBASAR VEHÍCULOS ESTACIONADOS;
- III.CIRCULAR EN UNA SOLA FILA;
- IV.UTILIZAR CASCO PROTECTOR;
- V.NO LLEVAR CARGA QUE DIFICULTE VISIBILIDAD, EQUILIBRIO O ADECUADO MANEJO SALVO QUE LA BICICLETA CUENTE CON LAS ADECUACIONES PERTINENTES;
- VI.SE ABSTENDRÁN DE USAR AUDÍFONOS PARA REPRODUCTORES DE SONIDO Y DEMÁS MECANISMOS QUE PROPICIEN DISTRACCIÓN AL CONDUCIR;
- VII.SE ABSTENDRÁN DE DAR VUELTA A MEDIACIÓN DE CUADRA;
- VIII.LES QUEDARÁ PROHIBIDO EFECTUAR MANIOBRAS EN LA VÍA PÚBLICA QUE PONGAN EN RIESGO SU INTEGRIDAD Y SEGURIDAD FÍSICA O LA DE TERCEROS;
- IX.PODRÁN CIRCULAR EN LAS BANQUETAS DE 2.00 O MÁS METROS DE ANCHO QUE PERMITAN COMPARTIR LA CIRCULACIÓN CON LOS PEATONES, EN ESTE TIPO DE BANQUETAS SE CONTARÁ CON EL SEÑALAMIENTO VIAL CONDUCENTE A EFECTO DE DISTINGUIR ENTRE EL TRÁNSITO DE PEATONES Y DE CICLISTAS;
- X.DEBERÁN USAR LOS IMPLEMENTOS RECOMENDADOS PARA SU PROTECCIÓN Y PARA SER DISTINGUIDOS EN SITUACIONES DE POCA VISIBILIDAD;
- XI.NO DEBERÁN ASIRSE O SUJETARSE A OTROS VEHÍCULOS QUE TRANSITEN POR LA VÍA PÚBLICA, Y XII. ENCENDER, EN LA CIRCULACIÓN NOCTURNA Y LUGARES DE POCA VISIBILIDAD EL FARO DELANTERO QUE EMITA LUZ BLANCA Y PORTAR REFLEJANTE DE COLOR ROJO EN LA PARTE POSTERIOR DE LA BICICLETA.

ARTÍCULO 140.

EN TODAS LAS VÍAS DE CIRCULACIÓN Y EN DONDE SE ESTABLEZCAN O ADAPTEN CARRILES COMO VÍAS CICLISTAS, LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES DEBERÁN RESPETAR EL DERECHO DE TRÁNSITO Y DARÁN PREFERENCIA A LOS CICLISTAS QUE TRANSITEN EN ELLAS. LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES DEBEN OTORGAR AL MENOS LA DISTANCIA DE 1.5 METROS DE SEPARACIÓN LATERAL ENTRE LA BICICLETA Y SUS VEHÍCULOS.



XX. Multas/Infracciones

IMPORTANTE: LA FINALIDAD ES AUMENTAR EL PORCENTAJE DE SEGURIDAD DE TODOS EN LAS COMUNIDADES Y FOMENTAR LA EDUCACIÓN VIAL QUE NOS INVOLUCRA A LOS QUE COMPARTIMOS EL MISMO ENTORNO.

EN BASE AL ARTÍCULO 176 DE LA LEY DE MOVILIDAD....

INFRACCIONES. ADEMÁS DE LAS INFRACCIONES SEÑALADAS EN EL ARTÍCULO 432 DE LA LEY, SE SANCIONARÁ A LOS CONDUCTORES O PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS QUE COMETAN LAS SIGUIENTES INFRACCIONES:

I. SE SANCIONARÁ CON MULTA DE DIEZ HASTA VEINTE VECES LA UMA POR:

- LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS QUE CIRCULEN SOBRE LAS ACERAS Y ÁREAS RESERVADAS AL USO EXCLUSIVO DE PEATONES, CON EXCEPCIÓN DE LOS NIÑOS MENORES DE DOCE AÑOS Y EL PERSONAL OPERATIVO QUE CONDUZCAN VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS, SALVO QUE EL CONDUCTOR INGRESE A SU DOMICILIO O A UN ESTACIONAMIENTO, HIPÓTESIS EN LAS QUE EL CONDUCTOR DEBERÁ DESCENDER DE SU VEHÍCULO Y CAMINAR HACIA EL INTERIOR DE AQUÉL.
- LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS QUE CIRCULEN POR LOS CARRILES CENTRALES Y DONDE ASÍ LO INDIQUE EL SEÑALAMIENTO RESTRICTIVO, CON LA EXCEPCIÓN DE SER AUTORIZADO POR LA SECRETARÍA, INSTANCIA QUE DETERMINARÁ LAS CONDICIONES Y LOS HORARIOS PERMITIDOS .
- LOS CICLISTAS O MOTOCICLISTAS QUE CIRCULEN ENTRE CARRILES, SALVO CUANDO SE ENCUENTRE CON TRÁNSITO DETENIDO Y BUSQUE COLOCARSE EN UN ÁREA DE ESPERA CICLISTA O EN UN LUGAR VISIBLE PARA REINICIAR LA MARCHA; H) AL CICLISTA QUE TRANSITE SIN CASCO PROTECTOR



II. SE SANCIONARÁ A LOS CONDUCTORES O PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS QUE COMETAN LAS SIGUIENTES INFRACCIONES:

SE SANCIONARÁ CON MULTA DE HASTA CINCO VECES LA UMA POR:

E) TRATÁNDOSE DE CICLISTAS O MOTOCICLISTAS QUE NO EXTREMEN A LA DERECHA SU CIRCULACIÓN;

III. SE SANCIONARÁ CON MULTA DE DIEZ HASTA VEINTE VECES LA UMA POR:

A) POR NO RESPETAR LA DISTANCIA DE AL MENOS 1.5 METROS DE SEPARACIÓN LATERAL ENTRE SU VEHÍCULO AUTOMOTOR Y UN CICLISTA, EN LOS TÉRMINOS A QUE HACE REFERENCIA EL ARTÍCULO 140 DE ESTA LEY, CONSIDERANDO LAS CIRCUNSTANCIAS ESPECIALES DEL CASO Y EL RIESGO PRODUCIDO.

UMA: :LA UMA ES UNA REFERENCIA ECONÓMICA QUE SIRVE COMO BASE PARA CALCULAR LOS PAGOS, OBLIGACIONES O MULTAS QUE SE LE DEBEN AL GOBIERNO, YA SEA BAJO LA LEY FEDERAL O LOCAL. SU VALOR ACTUALIZADO SE PUBLICA ANUALMENTE.



XXI. Señalización para bicicletas

I.- CLASIFICACIÓN DE SEÑALAMIENTOS

INFORMATIVAS

INDICAN LUGARES DE
SERVICIOS Y
TURÍSTICOS

RESTRICTIVAS

LIMITAN ACCIONES Y
RESTRINGEN TRÁNSITO
NORMAL

PREVENTIVAS

PREVIENEN DE
INCIDENCIAS EN
EL CAMINO

UBICACIÓN

INDICAN LUGARES Y
DESTINOS



II.-EJEMPLOS

AQUÍ UNOS EJEMPLOS DE SEÑALÉTICA REVERENCIADA A CICLISTAS...



ZONA CICLISTA



ESTACIONAMIENTO EN ZONA VEHICULAR.



PERSONAS CON DISCAPACIDAD



ESTACIONAMIENTO PARA BICICLETAS



DIRECCIÓN DE CIRCULACIÓN DE BICICLETAS.



DIRECCIÓN

- *CIRCULACIÓN DE BICICLETAS*



DOBLE DIRECCIÓN

- *CIRCULACIÓN DE BICICLETAS*



PENDIENTE ASCENDENTE/DESCENDENTE



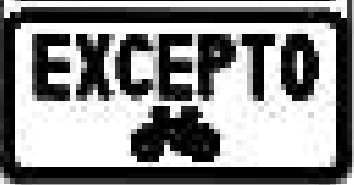
PROHIBIDO CIRCULAR CON BICICLETA



**PROHIBIDO CIRCULAR DOS BICICLETAS EN
UN SENTIDO**



**PROHIBIDO CIRCULAR DE FRENTE EXCEPTO
BICICLETAS**



**CIRCULACIÓN DE BICICLETAS POR EL LADO
DERECHO**



DESMONTAR BICICLETA



CEDER EL PASO AL CICLISTA



PRIORIDAD PARA BICICLETAS

- *INDICA QUE LA BICI TIENE PRIORIDAD DE USO EN ESA VÍA*

MANUAL DE SEÑALAMIENTO VIAL Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD DE LA SCT 2014 PÁG 40



III.-LECTURAS RECOMENDADAS

- MANUAL DE CALLES / DISEÑO VIAL PARA CIUDADES MEXICANAS
- CICLOCIUDADES / MANUAL INTEGRAL DE MOVILIDAD CICLISTA PARA CIUDADES MEXICANAS
 - I. LA MOVILIDAD EN BICICLETA COMO POLÍTICA PÚBLICA
 - II. PROGRAMA DE MOVILIDAD EN BICICLETA
 - III. RED DE MOVILIDAD EN BICICLETA
 - IV. INFRAESTRUCTURA
 - V. INTERMODALIDAD
 - VI. EDUCACIÓN Y PROMOCIÓN
- LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Referencias

- MANUAL DE BICICLETAS DE NAYARIT 2021
- MANUAL DE SEÑALAMIENTO VIAL Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD DE LA SCT 2014 PÁG 40
- PERFIL CICLISTA DE IMPLAN TEPIC PÁG 14,16,17,18 Y 24
- LEY DE MOVILIDAD DE NAYARIT ARTÍCULO 18,19, 29, Y 176
- REGLAMENTO DE MOVILIDAD DE NAYARIT ARTÍCULO 75,76 Y 88
- MANUAL DEL CICLISTA URBANO DE LA CIUDAD DE MEXICO PÁGINAS 15,43,50,51,52,54,63 67,68,75,89,90,99,182 Y 183
- GUIA CICLISTA DE LA CIUDAD DE MÉXICO PÁG 49,68,69 Y TRIPTICO
- MANUAL DE BICICLETAS DE NAYARIT PÁG. 9,25,30
- MOVILIDAD EN BICICLETA COMO POLITICA PÚBLICA PÁG. 17
- RED DE MOVILIDAD EN BICICLETA PÁG. 26 , 51 Y 52



Nayarit
NUESTRO ORGULLO Y COMPROMISO

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD

