

17/07/2020

Subcomisión Técnica

Informe I

1. Introducción

En el marco de la pandemia por coronavirus, que limita el uso de transporte público de pasajeros, concejales de Acción Marplatense presentaron el Proyecto de Ordenanza "Red troncal de vías exclusivas para bicicletas" en el Honorable Concejo Deliberante del Municipio de General Pueyrredon. El mismo busca facilitar y propiciar, de manera segura, la movilidad obligada en bicicleta (desplazamientos con motivo de trabajo, compras, salud, etc.) durante el periodo de Aislamiento Social, Preventivo y Obligatorio (ASPO).

El proyecto propone destinar calles troncales para el uso exclusivo de bicicletas de norte a sur y de este a oeste, de lunes a viernes y en horario laboral.

La propuesta se plantea como una etapa previa, de implantación urgente y temporal que permita dar respuesta a la movilidad durante la crisis sanitaria actual. No tiene como objetivo reemplazar la construcción de la red de ciclovías prevista en el Plan Maestro de Transporte y Tránsito de la ciudad (PMTT).

El Proyecto de Ordenanza está contenido en el Expediente:

NRO:	2020-E-1403
CARÁTULA:	Proyecto de Ordenanza
INICIADOR:	Acción Marplatense
AUTOR:	Cjal. Taccone Horacio
TEMA:	Varios
FECHA INGRESO:	13/05/2020
COMISIÓN:	Transporte y Tránsito
BREVE DESCRIPCIÓN:	Determinación de red troncal de vías exclusivas seguras para el desplazamiento de vecinos en bicicleta de lunes a sábados en horarios laborales diurnos.

A nivel mundial el contexto de pandemia ha impulsado un cambio de perspectiva con respecto a la movilidad desplazando al automóvil del centro, e incorporando medios de transporte más activos. La movilidad activa surge como una alternativa saludable, segura y económica.

Mar del Plata presenta una topografía favorable para estos medios de transporte. Además cuenta con estudios de distribución modal realizados en 2013 (Encuesta Origen Destino, MGP) y 2016 (Encuesta Percepción Ciudadana, Mar del Plata Entre Todos). En ambos casos la bicicleta surge como un medio de transporte instalado, ocupando un 4% de los viajes realizados.

La CASV a través de sus diferentes subcomisiones, de acuerdo a lo que impone el contexto actual, se ha enfocado al estudio y promoción de la bicicleta como modo de transporte, con el eje puesto en la prevención de la siniestralidad vial. En particular la Subcomisión Técnica ha estudiado el proyecto de ordenanza de referencia, entendido con un carácter positivo en el sentido de fomentar el ciclismo, sus limitaciones y potencialidades, así como los requerimientos mínimos de seguridad para que sea apto.

Por otra parte, se destaca de forma simultánea la realización de reuniones en la Subcomisión de Concientización de la CASV, con motivo de aumentar el nivel de concienciación de la sociedad en el uso y la inclusión de los modos activos en el sistema de movilidad local.

2. Objetivos del informe

El objetivo del informe es dejar expresadas las principales opiniones de los representantes de las organizaciones integrantes de la Subcomisión Técnica de la CASV, sobre el Proyecto de Ordenanza en particular y el impulso de la bicicleta como modo de desplazamiento cotidiano en el Partido de General Pueyrredon, en general. Se toma como base de debate lo desarrollado por el PMTT. Se destacan los principales consensos logrados y, como anexos, se incorporan las opiniones particulares de todos aquellos integrantes que desearon dejar clara su postura en los diferentes temas tratados.

3. Contexto

Si bien la pandemia aceleró el cambio de ciudades centradas en la movilidad motorizada hacia movilidad sustentable, la incorporación de la bicicleta como transporte urbano prioritario para cortas distancias, y la restricción de ingreso de vehículos motorizados a los centros urbanos, se viene desarrollando en el mundo en las últimas décadas. Ciudades como Washington, Chicago, París, Londres, Bogotá, Ciudad de México y las paradigmáticas Ámsterdam y Copenhague, entre otras son ejemplo de esto. Incluso en nuestro país, es posible encontrar este tipo de iniciativas y criterios, en ciudades como Buenos Aires y Rosario.

En el contexto de Coronavirus se ha incrementado el uso de bicicletas en todo el mundo, ya sea por iniciativa de los ciudadanos, o por iniciativa de los gobiernos. En el caso de políticas públicas, las medidas incluyeron el aumento de kilómetros en la red de ciclovías, por lo general con intervenciones del tipo urbanismo táctico, y mayor disponibilidad de bicicletas públicas.

4. Normativa

4.1 Ley de Tránsito

El uso de bicicleta se inscribe dentro de lo reglamentado en el artículo 7 de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial (25.965), que modifica la Ley de Tránsito (24.449), en su artículo 40 bis.

ARTICULO 40 bis)

Requisitos para circular con bicicletas. Para poder circular con bicicleta es indispensable que el vehículo tenga:

- a) Un sistema de rodamiento, dirección y freno permanente y eficaz;*
- b) Espejos retrovisores en ambos lados;*
- c) Timbre, bocina o similar;*
- d) Que el conductor lleve puesto un casco protector, no use ropa suelta, y que ésta sea preferentemente de colores claros, y utilice calzado que se afirme con seguridad a los pedales;*
- e) Que el conductor sea su único ocupante con la excepción del transporte de una carga, o de un niño, ubicados en un portaequipaje o asiento especial cuyos pesos no pongan en riesgo la maniobrabilidad y estabilidad del vehículo;*
- f) Guardabarros sobre ambas ruedas;*
- g) Luces y señalización reflectiva.*

(Artículo incorporado por art. 7º de la Ley N° 25.965 B.O. 21/12/2004).

Es importante señalar que la Provincia de Buenos Aires está adherida a la Ley de Tránsito desde el año 2008, de modo que sus indicaciones tienen validez en el territorio provincial.

4.2 Ordenanza Municipal 18.128

El Partido de General Pueyrredon, cuenta con la Ordenanza Municipal 18.128, la cual en su primer artículo establece la obligatoriedad de uso de casco.

ARTÍCULO 1º.-

Establécese, en el Partido de General Pueyrredon, el uso obligatorio de casco para toda persona que conduzca un vehículo no automotor de cualquier tracción.

5. Plan Maestro de Transporte y Tránsito, Partido de General Pueyrredon

El PMTT tiene por objeto analizar críticamente el modelo de movilidad de la ciudad y plantear modificaciones a partir de políticas de movilidad sostenibles que aseguren el logro de los siguientes objetivos estratégicos: I) conciliar el crecimiento de la ciudad y de su demanda de movilidad, servicios y operaciones urbanas con la minimización de su impacto sobre el medio ambiente; II) asignar eficientemente el espacio público a aquellas actividades, servicios y operaciones que agregan valor a la ciudad y calidad de

vida a sus habitantes; III) potenciar las estrategias que favorezcan los desplazamientos en modos que mejoren la sustentabilidad del sistema de movilidad (autotransporte público, modo a pie y bicicleta); y IV) promover la planificación y diseño de un entorno urbano que asegure la accesibilidad física de las personas.

Una vez establecido el análisis situacional y el diagnóstico del sistema, las propuestas se estructuraron según ciertos ejes estratégicos que tienen por objeto modificar el sistema de movilidad a partir de: priorizar la sustentabilidad del sistema, dejando de considerar el vehículo privado como parámetro de diseño y propiciando la reducción de los costos sociales de la movilidad en su conjunto; pasar del sistema actual de múltiples redes modales a una red intermodal planificada en la que los distintos modos de transporte se complementen e integren, física y tarifariamente, disminuyendo la radialidad de la red del sistema de Autotransporte Público de Personas (APP) y dotando de infraestructura a los modos más vulnerables para reducir los agravios comparativos del sistema a nivel de accesibilidad; jerarquizar las redes y diseñar el espacio público a partir de las funciones que tienen las infraestructuras en el sistema de movilidad de personas y mercancías.

Las líneas prioritarias de acción para el corto, mediano y largo plazo se han agrupado según los siguientes ejes estratégicos de acción:

1. Integración de la movilidad no motorizada.
2. Priorización del transporte público.
3. Ordenamiento del espacio público.
4. Área Central sustentable.
5. Logística eficiente.
6. Planificación multidisciplinar de la movilidad.

En lo que a este informe concierne, se comentará brevemente el primer eje.

5.1 Eje Estratégico 1: Integración de la movilidad no motorizada.

Se busca desarrollar estrategias que desde un enfoque global favorezcan a los modos no motorizados (peatones y ciclistas) y moderen el tránsito de los vehículos privados, tanto desde el punto de vista de la cantidad de viajes como de su velocidad de circulación.

5.1.1 Línea prioritaria: red de bicisendas

La movilidad no motorizada es pieza fundamental dentro del sistema de movilidad, por cuanto garantiza la accesibilidad y conexión dentro de las centralidades y los tejidos residenciales, y debe realizarse a través de un subsistema, estructurado y articulado física y funcionalmente con el subsistema vial.

En la ciudad, actualmente existen 30 km de bicisendas y, según la EOD 2013, en periodo estival los viajes en bicicleta representan el 2,5% del total de residentes y el 3,9% de los residentes permanentes y fuera de temporada éstos son del 3,7%

Este eje impulsa la conformación de una red de bicisendas de aproximadamente 180 km, con el objeto de facilitar y alentar el uso de la bicicleta, mitigando sus factores negativos, para lo cual será necesario proveer mayor seguridad a los ciclistas y generar facilidades de circulación y estacionamiento, fundamentalmente relacionadas con centros de trasbordo y equipamientos urbanos.

Asimismo, el PMTT prevé los diferentes sistemas de gestión específicos y la implementación de un sistema de bicicletas públicas.

5.1.2 Primera fase. Trazado de red inicial

Durante el desarrollo del PMTT se definió una primera propuesta de trazado que conformaba, incluyendo los 30 km existentes, una red de 180 km. En ésta se tuvieron en cuenta los siguientes criterios:

- Conectar puntos de interés turístico, paisajístico y deportivo, vinculando los centros de salud y educación, así como otros hitos urbanos (Estación Ferroautomotora, Universidad, Palacio Municipal, distritos descentralizados, entre otros).
- Priorizar la accesibilidad desde el Oeste de la ciudad hacia el Este de la misma, desde las zonas residenciales de menor poder adquisitivo hacia las zonas de localización de los puestos de trabajo, teniendo en cuenta la importancia cada vez mayor de los viajes al trabajo.
- Considerar especialmente el criterio de la cobertura territorial, diseñando una malla de bicisendas con una distancia de alrededor de veinte cuadras de los bordes urbanos hasta el punto de abordaje de la malla.
- En la medida de lo posible, elegir calles por donde preferentemente no circulen colectivos y/o vehículos pesados.

- Diferenciar el total de la red en tres etapas: Etapa A o prioritaria, Etapa B y Etapa C.

5.1.3 Segunda fase: Consultoría y validación de red con usuarios

La Municipalidad recibió una contribución del Banco Interamericano de Desarrollo para financiar la selección y contratación de consultores para la realización de un proyecto de cooperación técnica que implementara el plan de acción de la ICES, mediante un Convenio de Cooperación Técnica No Reembolsable. En el marco de dicho programa, con el objeto de contribuir a mejorar la calidad de vida de la población de la ciudad de Mar del Plata, fueron priorizados, entre otros, los proyectos de carriles exclusivos para el transporte público colectivo y una red de bicisendas.

El concurso para los Servicios de Consultoría para la Elaboración de Proyectos Ejecutivos de Movilidad Sostenible tuvo su culminación en el mes de julio de 2014 con la selección de una consultora, siguiendo las bases del BID.

En este contexto, la Dirección General de Movilidad Urbana convocó a los ciudadanos del PGP, y particularmente a los usuarios de la bicicleta como modo de transporte habitual, a incorporarse en un proceso participativo para analizar críticamente la red propuesta por el PMTT y realizar aportes.

En primera instancia se instó a los ciudadanos a que propusieran los recorridos idóneos de bicisendas, para posteriormente ensamblarlas y compararlas con los recorridos planteados en el PMTT.

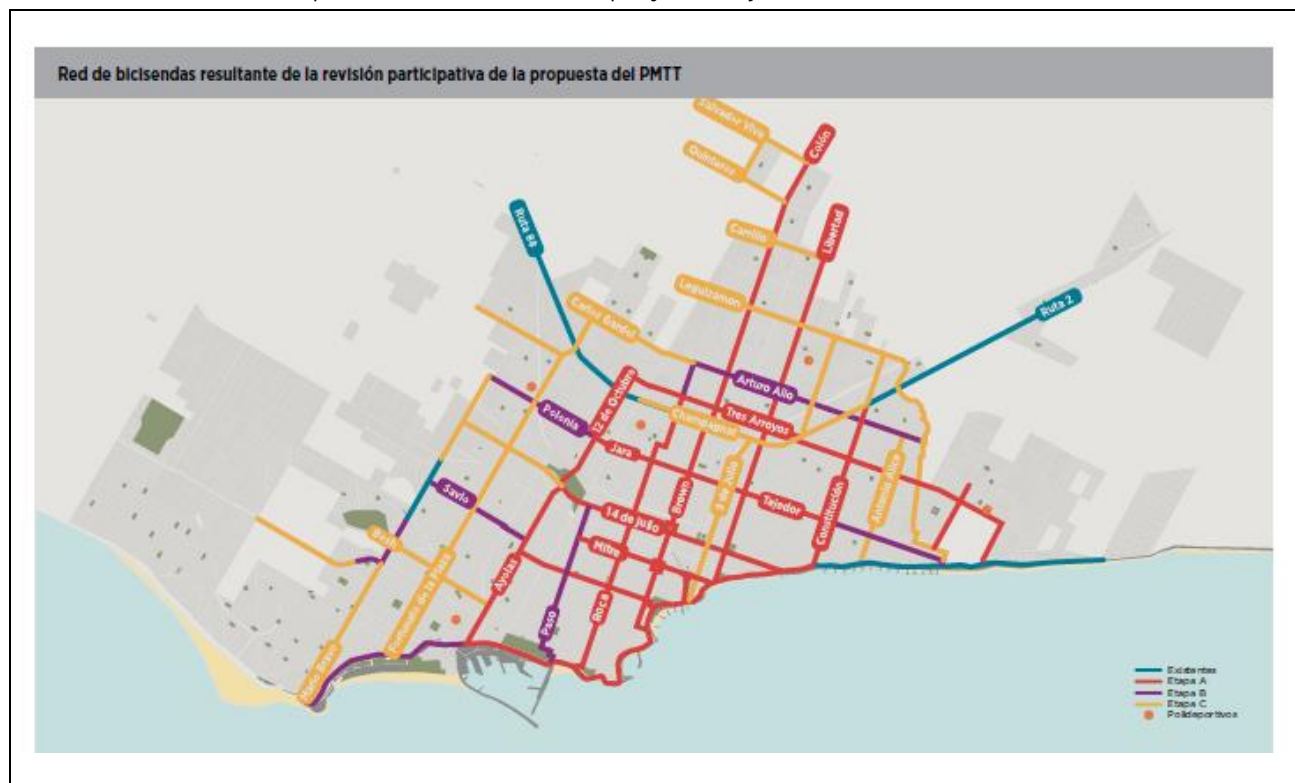
En este proceso se observó una elevada coincidencia entre las propuestas, no obstante, a partir de las sugerencias de los usuarios, se modificaron los siguientes aspectos:

- En el trazado de la red, priorizar el aprovechamiento de la trama urbana del área central, conformada por espacios verdes cada cierta cantidad de cuadras y ubicados a lo largo de determinadas arterias. Por ejemplo, calles como 14 de Julio, que une las plazas Pueyrredón, Rocha y Peralta Ramos, presentan una menor demanda de los modos motorizados.

- Sustituir algunos recorridos por calles paralelas que presenten mejores condiciones de circulación, ya sea por menores pendientes (por ejemplo, calle Roca por calle San Lorenzo), demanda reducidas de los modos motorizados, etc.

- Facilitar el estacionamiento seguro en zonas clave de la ciudad. A raíz de ello, recientemente se sancionó la ordenanza que reglamenta el estacionamiento de un mínimo de 5 bicicletas cada 30 espacios para automóviles en cocheras y garajes del Partido de General Pueyrredón.

Una vez finalizado el proceso participativo, la DGMU aportó la red consensuada para que sirviera de insumo en la Consultoría para la realización de los proyectos ejecutivos.



5.1.4 Tercera fase. Desarrollo Proyecto Ejecutivo

La Consultoría para la Elaboración de Proyectos Ejecutivos de Movilidad Sostenible consistió en establecer el diseño definitivo de la red de bicisendas y ciclovías y el proyecto ejecutivo de los primeros km. Específicamente, la Consultora realizó los siguientes trabajos:

- Analizó críticamente y verificó la red prioritaria propuesta como Etapa A en el PMTT y validada en el proceso participativo. En esta actividad, realizó un modelo de cuatro etapas teniendo en cuenta la información disponible en la encuesta O-D y, finalmente definió cinco Etapas de Implementación, desde A-1 hasta A-5, en función del escenario temporal de construcción.

- Realizó el proyecto ejecutivo, con cómputo y presupuesto, de los 32 km correspondientes a la etapa A-1.

- Desarrolló la documentación técnica necesaria para la licitación de las obras de esta primera etapa (planos de obra, planos de detalle constructivos, memoria técnica, entre otros).

Las etapas fueron diseñadas teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- Cumplir con el concepto de red, de tal manera que se asegure la continuidad de los recorridos propuestos en cada etapa constructiva.

- Conectar los tramos existentes de bicisendas/ciclovías, logrando una configuración final adecuada a las necesidades de movilidad.

- Considerar los criterios de equidad, eficiencia y eficacia: el primero tiene en cuenta el aseguramiento del derecho a la movilidad, principalmente para los sectores de población con indicadores socioeconómicos más desfavorables (centros atractores/generadores de viajes de movilidad relacionada con la educación, salud, instituciones públicas, etc.); el segundo, a partir de considerar la factibilidad de realización en el marco de la planificación de asignación de recursos; el último, tiene como premisa el aumento de la cuota relativa de la bicicleta en el reparto modal de la ciudad, en este caso, también considerando la incorporación de la movilidad de ocio.

A partir de los datos de la EOD del año 2013 se establecieron en las zonas de la ciudad principalmente cubiertas por la Etapa A: los viajes diarios en bicicleta y los que tienen cierta potencialidad de cambio de modo de desplazamiento.

6. Puntos de partida para el análisis del Proyecto de Ordenanza

Se busca fomentar la inclusión de la bicicleta como medio de transporte partiendo de los lineamientos del PMTT y entendiéndolos como ejes rectores.

Las calles trocales exclusivas propuestas son entendidas como una etapa previa a la implementación de la ciclovía. Es interpretado como un posible medio para alcanzar el fin.

En tal sentido se las interpreta desde la lógica de prueba piloto, bajo el enfoque del urbanismo táctico: intervención urbana como objeto comunicacional en sí mismo – involucramiento de la sociedad – capaz de ser monitoreada y ajustada previo a la intervención definitiva.

7. Requerimientos mínimos de seguridad y funcionamiento

Se destacan los principales consensos logrados:

- **Selección de Calles**

En general se sugiere que la elección de calles siempre tenga como base la red estudiada, planteada y priorizada en el PMTT.

En atención al proyecto particular, se recomienda específicamente elegir calles sobre los ejes troncales de la ciudad en coincidencia con los planteados dentro del Plan Maestro.

Deberán conectar de Este a Oeste, Oeste a Este, Sur a Norte y Norte a Sur, procurando abarcar la mayor cantidad de territorio posible.

Además, se sugiere tener en cuenta el estado de conservación de calles, que sus pendientes no sean pronunciadas, y que las mismas no estén destinadas al recorrido habitual del Transporte Público. Se busca la integración de la bicicleta con el Transporte Público de pasajeros, ambos entendidos como modos de circulación complementarios.

Se elegirán las calles teniendo en cuenta los focos de atracción, buscando cubrir la mayor cantidad posible. Entre ellos se puede mencionar centros de salud, centros bancarios, zonas comerciales, plazas, centros educativos, entre otros.

- **Sentido de circulación bicicletas**

Con respecto al sentido de circulación de las bicicletas, se plantean diferentes posturas (sentido unidireccional o bidireccional) que, al no haber podido llegarse a un consenso, se verán reflejadas en el Anexo.

- **Señalización**

La señalización deberá ser visible y clara, consolidándose a través de pintura vial, cartelería, conos, vallas, entre otros.

El punto más riesgoso se da en las intersecciones o esquinas, por lo tanto se recomienda hacer principal hincapié en las mismas. Debiendo complementarse con avisos previos al cruce en todas las calles de circulación transversal.

Además será necesario señalar el inicio y la culminación de la calle exclusiva, resaltando el cambio de uso, y evitando el ingreso de vehículos a la misma.

Asimismo, se entiende que la definición de calle exclusiva podría disminuir la percepción de riesgo por parte de sus usuarios, haciendo que bajen las condiciones de precaución, aumentando indirectamente el riesgo tolerado, haciendo necesario garantizar las condiciones de seguridad mínima antes descriptas.

- **Modos activos**

Se recomienda en primera instancia que únicamente circulen bicicletas de tracción humana, con el objetivo de mantener controladas las velocidades y de esta manera evitar siniestros. Deberán cumplir con todo lo requerido en la normativa vigente en cuanto a seguridad y protección personal.

Se sugiere la circulación de personas mayores de 12 años. Los menores de esta edad deberán estar acompañados por adultos.

- **Excepciones**

Los vehículos que podrán transitar por calles exclusivas serán los destinados a la entrega de mercaderías, correos, emergencias, recolección de basura, entrega y retiro de contenedores, y frentistas.

Como requisitos de circulación se sugiere su ingreso y egreso por la intersección más cercana al lugar donde se dirigen, respetando una velocidad máxima de 10km/h.

- **Horarios**

Se aconseja utilizar horarios diurnos, de manera de evitar siniestros debido a la oscuridad y poca visibilidad.

- **Control**

Es importante el control en el cumplimiento de los medios de circulación permitidos en las calles exclusivas. Como así también de las normas viales y la utilización de los elementos de seguridad por parte de los ciclistas.

Se sugiere contar con efectivos con dedicación exclusiva a estas arterias durante el lapso de tiempo que estén en funcionamiento, capaces de recorrerlas de manera permanente.

- **Estacionamientos**

Será necesario contar con espacios públicos de estacionamiento para bicicletas, de manera que no entorpezcan la circulación del resto de los ciudadanos.

- **Concientización**

Se realizaran campañas de concientización en todos los medios de prensa, radial, escritos y televisivos, fomentando la Seguridad Vial. Se hará mención de los requisitos para circular en bicicleta establecidos por la Ley de Tránsito, haciendo especial énfasis en el uso de casco.

8. Anexos

Textos con opiniones particulares de las Organizaciones integrantes de la Subcomisión.