

PROGRAMA
IMPULSO DE LA MOVILIDAD ACTIVA



ciclovías
de General Pueyrredon

**movilidad
urbana
mgp**
Municipalidad
de General
Pueyrredon

/ INDICE

1. Introducción

Objetivo específico y objetivos generales
Línea de tiempo 1era Red de Ciclovías de General Pueyrredon

1. Acordando términos

2. Transformando la crisis en oportunidad

La crisis del covid-19 como oportunidad
El sistema de movilidad deseado
La oportunidad de fundar un sistema de movilidad resiliente
La oportunidad de consolidar definitivamente la cultura ciclista marplatense

4. ¿Por qué fomentar la movilidad activa?

Movilidad activa en el Partido de General Pueyrredon
Inclusión de la movilidad activa
Beneficios
Estrategias de promoción
Aporte de la movilidad activa al aumento de los niveles de prevención en el entorno
Generadora de valor
El fomento del ciclismo urbano como estrategia que contribuye a alcanzar 8 de los 17 ODS
Infraestructura ciclística existente en General Pueyrredón

5. Red de ciclovías, proyecto emblema para el Impulso a la movilidad activa

Propuesta general de la red
Proceso de modelización de la red
Etapa génesis de la red
Bicicleta pública

6. Integración de la red al sistema de espacios públicos

Integración al sistema de espacios públicos
Sistema ciclovías + plazas + bicicletas públicas
Bici Plazas. Tipologías propuestas

Mi primera vuelta en bici en Plaza Mitre

Red patrimonial en bici

La Plaza Mitre y su patrimonio intangible, como espacio nodal de la red de bici-plazas

7. Primera Etapa de la Red de ciclovías

Definición de los ejes de la primera etapa de la red
De malla a ejes troncales
Ciclovías bi-direccionales
Ordenanza 24816/20
Relevamiento de ejes
Ficha resumen Primera etapa de la Red de ciclovías

8. Ejes priorizados

Primeros ejes a implementar – financiamiento solicitado
Características técnicas generales de las ciclovías
Esquema general e imagen ilustrativa
Componentes del sistema
Resolución de la esquina
Resolución del tramo
Ficha resumen Ejes priorizados
Línea de tiempo

Anexo : Acciones de fortalecimiento de la cultura ciclista marplatense

Componentes de la cultura ciclista
El ciclista urbano como agente de cambio
Utilización de las redes sociales municipales para informar y difundir
La movilidad en bicicleta como eje de trabajo 2020 de la CASV
Iniciativa de arte urbano y bicicletas "BiciArte en Movimiento"
Iniciativa "30 días en bici"
Corredor Recreativo
Tramo ciclovía Plaza España
Vereda de convivencia Paseo costanero sur



/ 01 Objetivos

/ 01 Introducción

OBJETIVOS ESPECÍFICO

El objetivo específico del presente documento es **elevar el proyecto para la construcción de los ejes iniciales de la “1era red de ciclovías del Partido de General Pueyrredon”**.

OBJETIVOS GENERALES

En términos generales tiene como objeto exponer la base de sustentación de una **propuesta de acción concreta sobre el espacio público urbano con énfasis en la movilidad activa (peatones y ciclistas)**, que contribuye a que la ciudad responda de manera resiliente a las fases de recuperación, reconstrucción y rehabilitación del sistema de desplazamientos durante y post pandemia COVID19.

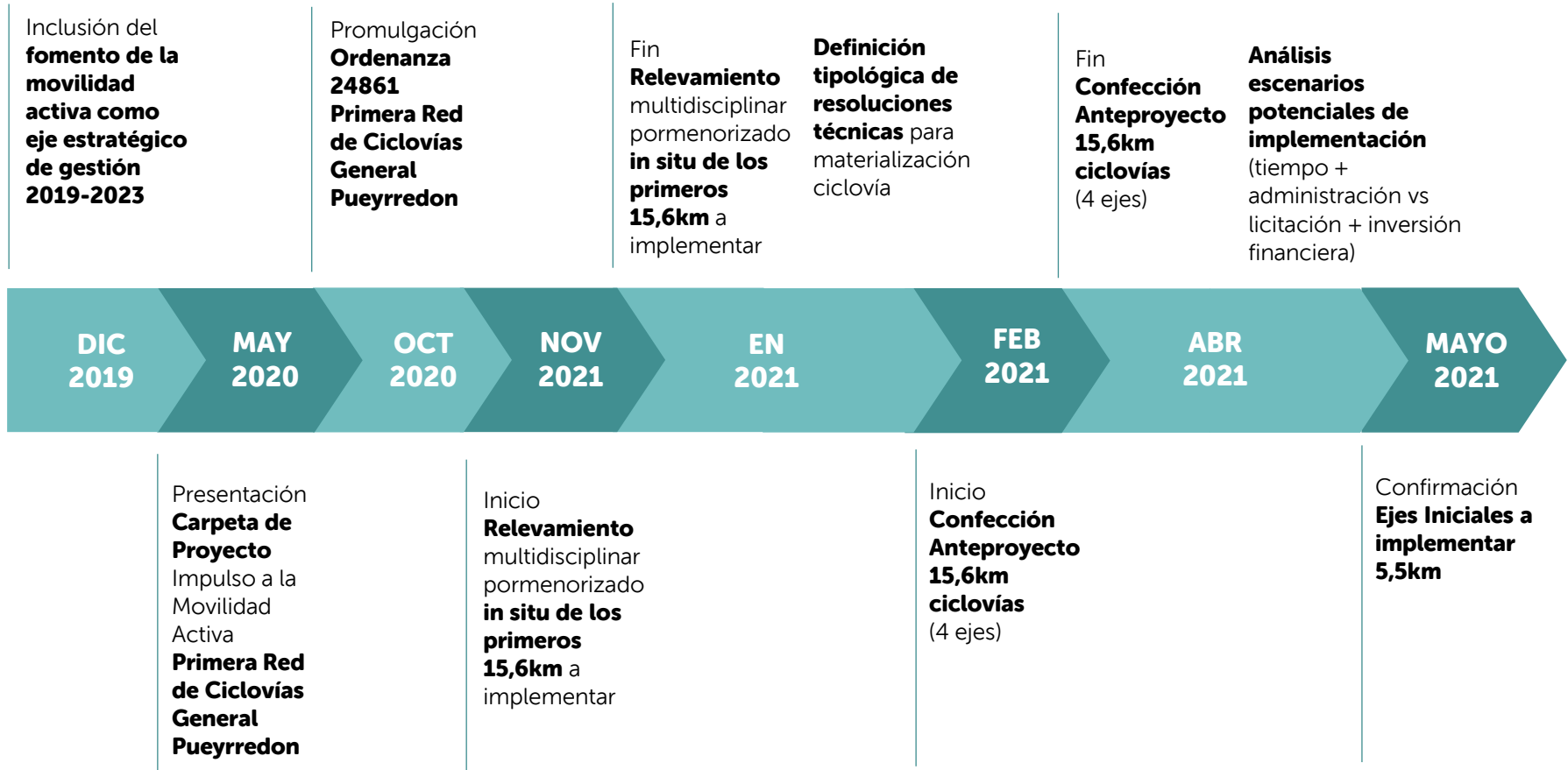
La pandemia sólo debe ser entendida como un “acelerador” de **procesos de transformación que nuestra ciudad requiere para dar el salto cualitativo que, con diferentes grados de intensidad viene proyectando y gestionando**. O sea, ha generado la necesidad de priorizar **ciertos programas/proyectos ya desarrollados, sin cambiar el rumbo estratégico del sistema de movilidad**.

En este contexto se considera que la **movilidad activa, trabajando de manera integrada con los restantes modos (vehículo privado, TPC, etc.), es una alternativa saludable, segura y económica, para materializar el distanciamiento social necesario actualmente y asegurar un sistema sustentable de movilidad**.

La movilidad activa, además, se constituye como una **estrategia alternativa de importancia para los desplazamientos diarios de corta y media distancia, y en la principal aliada del transporte público colectivo tanto en los escenarios temporales próximos, como a la ciudad futura a la que aspiramos**. Por ello, se están emprendiendo acciones escalables, que aseguren el equilibrio modal sostenible mediante la potenciación de los modos activos, el transporte público colectivo de calidad y la minimización de los desplazamientos de vehículo privado.

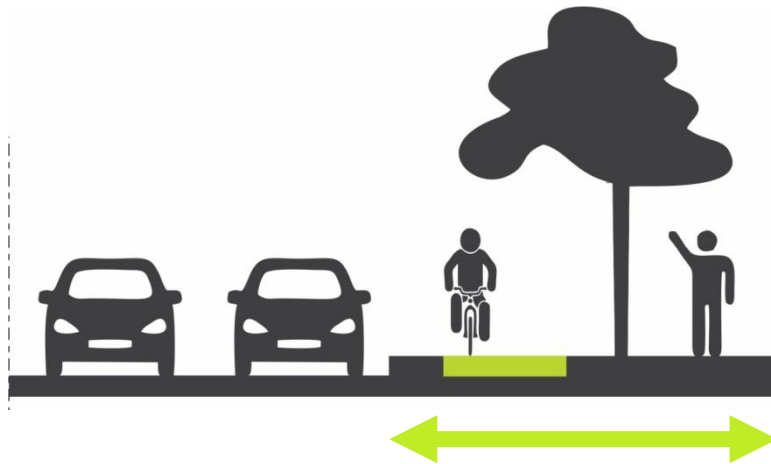
/ 01 Introducción

LÍNEA DE TIEMPO DE LA 1ERA RED DE CICLOVÍAS DE GENERAL PUEYRREDON



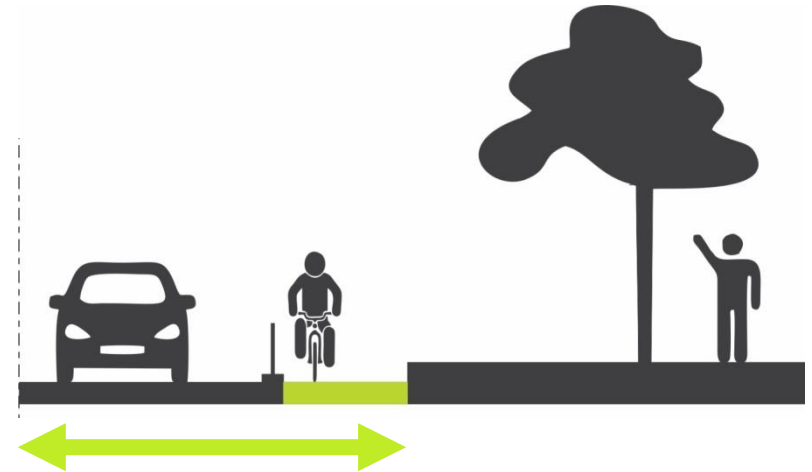


/ 02 Acordando términos



BICISENDA

Convivencia con los peatones en la vereda.



CICLOVÍA

Convivencia con los automovilistas y motoristas en la vereda.

La red propuesta para el partido de General Pueyrredon, se compone prioritariamente de este tipo de infraestructura, salvo casos particulares como son el eje Libertad, parte del frente costero y ciertas localizaciones en que los ejes intersecan con equipamientos urbanos específicos



MOVILIDAD SUSTENTABLE

Tiene como objetivo una mejor asignación del espacio público, con una reducción de viajes motorizados, sea por la definición de ciudades densas, compactas y mixtas, como por el reemplazo del automóvil por opciones de movilidad activa.



MOVILIDAD ACTIVA

Tiene como objetivo la reducción de la congestión, la construcción de entornos urbanos más saludables con mejores índices de seguridad vial, al mismo tiempo que sociedades más respetuosas con el medio ambiente, saludables y cohesionadas.



/ 03 Transformando la crisis en oportunidad

/ 03 Transformando la crisis en oportunidad

LA CRISIS DEL COVID-19 COMO OPORTUNIDAD

La **pandemia de COVID-19**, que ya ha afectado a millones de personas en el mundo, cobrándose un gran número de vidas, sin duda **está llevando a replantearse diferentes cuestiones de la vida diaria y en particular de la forma de habitar y desplazarse en las ciudades.**

La pandemia **evidencia cuán importante es la salud pública y cómo su vulnerabilidad afecta el desarrollo normal de las actividades**, así como que ninguna sociedad puede detenerse totalmente o durante un tiempo prolongado, sin que esto afecte la estructura social y económica.

El **espacio público y la movilidad se constituyen en eslabones críticos y decisivos en la gestión de las ciudades**, en la que **la salud es entendida como un bien público y la accesibilidad como un derecho superior al “derecho a la movilidad”.**

de **CRISIS** a **OPORTUNIDAD**

espacio público + movilidad

la salud como bien público		la accesibilidad territorial como derecho
-------------------------------	--	--

Imagen: SMU MGP 2020

/ 03 Transformando la crisis en oportunidad

EL SISTEMA DE MOVILIDAD DESEADO

La OMS invita a las ciudades a fomentar los modos de movilidad activa, en particular el ciclismo, tanto como medio de transporte, así como una forma de mantenerse saludable y fortalecer el sistema inmunológico. Asimismo la incluye su fomento dentro de las estrategias de prevención de siniestralidad y calmado de tránsito.

De igual manera, la OMS indica que el uso de la bicicleta como modo de transporte proporciona distanciamiento físico al tiempo que ayuda a cumplir con los requisitos mínimos para la actividad física diaria, difícil de conseguir en el contexto de aumento del trabajo a distancia, así como el acceso limitado al deporte y otras actividades recreativas.

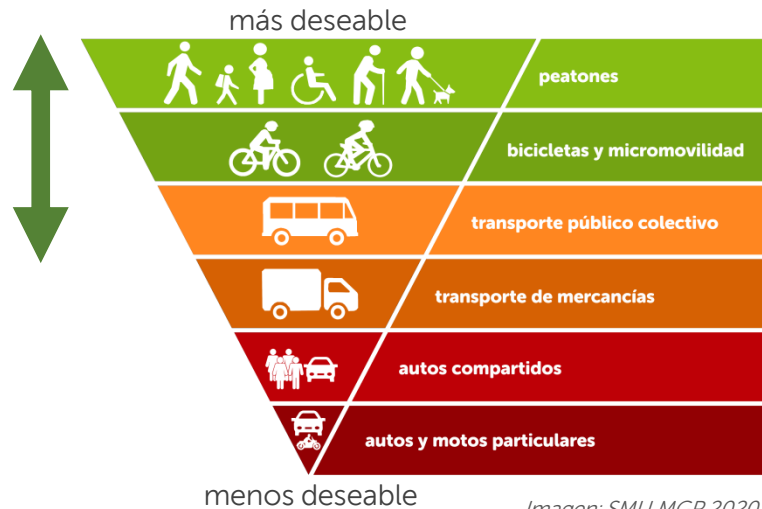


Imagen: SMU MGP 2020

En este contexto, resulta preocupante la estigmatización del transporte público como consecuencia de la pandemia. El paso a un uso masivo del vehículo particular, que esta situación puede conllevar, podría tener efectos negativos en la salud, el cambio climático, los niveles de congestión (ya significativos en la infraestructura vial urbana) y la sostenibilidad económica y funcional del sistema de transporte público.

Se requiere recuperar la confianza en el Transporte Público Colectivo urbano (TPC), sistema concebido para permitir el desplazamiento de importantes volúmenes de personas al mismo tiempo con menor ocupación del espacio público respecto al vehículo particular. Es la "columna vertebral" del transporte en los núcleos urbanos, pero esa capacidad de transporte masivo "choca" con la necesidad de mantener la distancia social en el nuevo contexto.

Se requiere entonces fomentar de manera complementaria los desplazamientos a pie y facilitar el uso de la bicicleta, bajo la lógica de sistema, para avanzar hacia una movilidad resiliente, equitativa y saludable. Volver a la situación anterior, con un uso masivo del vehículo privado, simplemente es inviable y condenaría a los entornos urbanos a un fracaso ambiental, social y económico.

Es necesario cambiar el punto de equilibrio del reparto modal adecuado para cada ciudad, lo cual genera la necesidad de trabajar en la búsqueda de ese entorno de movilidad. La desescalada de la cuarentena brinda la ocasión de asignar espacio a ciclistas y peatones en las ciudades.

/ 03 Transformando la crisis en oportunidad

LA OPORTUNIDAD DE FUNDAR UN SISTEMA DE MOVILIDAD RESILIENTE

La **resiliencia** forma parte integral de la dimensión ambiental, socioeconómica y política del desarrollo sostenible, y es definida como **“la capacidad de individuos, comunidades, instituciones, negocios y redes dentro de una ciudad para sobrevivir, adaptarse y crecer sin importar los tipos de tensiones crónicas o impactos agudos que se presenten”** (ONU, 2012).

RESILIENCIA

sobrevivir + adaptarse + crecer

tensiones críticas		impactos agudos
-----------------------	--	--------------------

Imagen: SMU MGP 2020

Desde este enfoque, es posible asegurar que, en términos generales y aun en entornos urbanos que podrían considerarse de antemano más sostenibles, los **sistemas de movilidad han demostrado baja resiliencia ante ciertos impactos agudos** (por ejemplo, la pandemia del COVID-19). En las ciudades intermedias como Mar del Plata, la baja resiliencia se ha manifestado con mayor énfasis en aquéllas donde el sistema de TPC representaba una importante cuota en el reparto modal de los viajes cotidianos y, a su vez, no disponen de alternativas de movilidad activa de calidad.

Por otro lado, una ciudad resiliente también debe abordar “tensiones crónicas” como la inseguridad vial/ciudadana, que es una situación que aqueja constantemente en el entorno urbano (ver Apartado específico).

/ 03 Transformando la crisis en oportunidad

LA OPORTUNIDAD DE CONSOLIDAR DEFINITIVAMENTE LA CULTURA CICLISTA MARPLATENSE.

La construcción y consolidación de la cultura de la movilidad activa en general y la **cultura ciclista** en particular, requiere del **trabajo sinérgico** entre lo que tiene que ver con **“construcción física”** y **“construcción social”**.

No sólo se deben garantizar **entornos urbanos seguros** sino también propender a la **concientización y empoderamiento** de los usuarios como actores de cambio, como parte de una cultura más amigable, basada en el respeto, el compromiso y el civismo.

CULTURA CICLISTA

Construcción **física** + construcción **social**

Entornos urbanos seguros	Concientización y empoderamiento
-----------------------------	-------------------------------------

Imagen: SMU MGP 2021

En la búsqueda de que **la bicicleta se consolide como el modo para acceder a una ciudad más sustentable y segura**, a la vez que promueva y posibilite la convivencia e intermodalidad, son clave las **estrategias de socialización, generación de consensos y concientización**, para la **apropiación del proyecto por parte de los usuarios** (aumento de la sustentabilidad de la medida).

En este sentido, se deben fomentar las instancias y construcción colectiva, tanto al interior del municipio como en su relación con las diferentes organizaciones y actores de la sociedad, tales como las diferentes comisiones y organismos asesores y consultivos, así como colectivos/agrupaciones de usuarios de la bicicleta.



/ 04 ¿Por qué fomentar la movilidad activa?

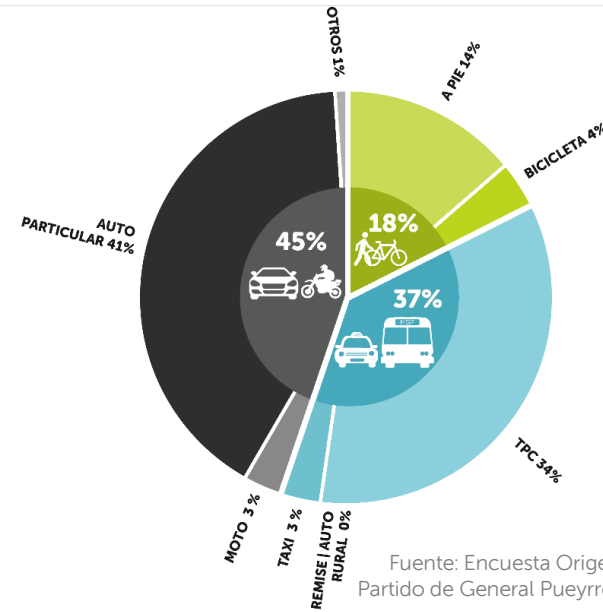
/ 04 ¿Por qué fomentar la movilidad activa?

MOVILIDAD ACTIVA EN EL PARTIDO DE GENERAL PUEYRREDON

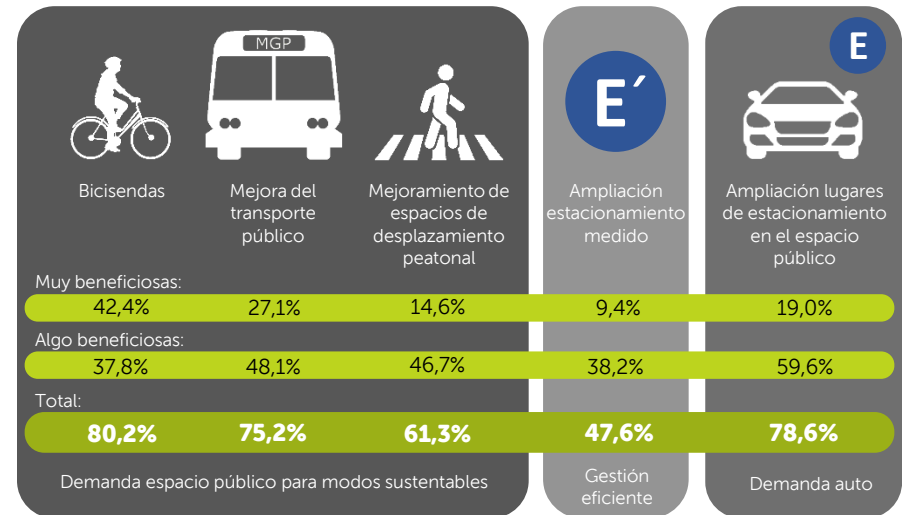
La “movilidad activa”, entendida como la capacidad que tiene una persona para desplazarse usando el cuerpo, ya sea caminando o usando bicicletas, patinetas, monopatines, etc., es una realidad en el Partido de General Pueyrredon que representa una importante cuota en los desplazamientos diarios.

Según la **Encuesta Origen/Destino basada en el hogar, realizada en 2013** (EOD, 2013), de los **791.100 viajes diarios** que genera la población habitual (período invernal), **un 17,2% corresponden a la movilidad activa: 3,7 puntos porcentuales como ciclistas (aprox. 29.300 viajes) y 13,5 como peatones (aprox. 106,800 viajes)**. De esta misma fuente es posible concluir que el 20,8% de la totalidad de viajes diarios han tenido el origen y el destino en la misma macrozona, demostrando la relevancia de las obras que propician la mejora de la microaccesibilidad.

Si el reparto modal de los viajes no fuera suficiente justificativo de democratizar el espacio público, considerando en su diseño a todos los modos de desplazamiento, es posible destacar que los ciudadanos del partido tienen una opinión favorable hacia el desarrollo de infraestructura que mejore la movilidad activa. La **Encuesta de Percepción Ciudadana realizada en 2016** (Segundo Informe Mar del Plata entre Todos - EPC, 2016), concluye que el 3% de los “viajes habituales” se realiza en bicicleta. En esta encuesta, ante la **propuesta de evaluar el beneficio de 5 tipos de acciones para mejorar la movilidad dentro de la ciudad**, los ciudadanos consideraron que **la construcción de ciclovías/bicisendas era la que mayor impacto tendría en el sistema.**



Fuente: Encuesta Origen/Destino - Partido de General Pueyrredon - 2013



Fuente: Mar del Plata Entre Todos - Encuesta de Percepción Ciudadana - 2016

/ 04 ¿Por qué fomentar la movilidad activa?

INCLUSIÓN DE LA MOVILIDAD ACTIVA

La movilidad sustentable se constituye como **estrategia de una política integral de gestión de los desplazamientos que se fundamenta en la priorización de viajes no motorizados (movilidad activa), seguido de los viajes en transporte público, el progresivo desestímulo a los viajes en vehículo privado individual y su gestión hacia la eficiencia energética (auto compartido, vehículos impulsados por energías limpias, etc.).**

No confundiendo oportunidad con oportunismo, la inclusión de los modos activos de movilidad en el diseño de las ciudades en general y del espacio público en particular, debe constituirse como el complemento perfecto a los modos motorizados (TPC, vehículo privado y motovehículos), facilitando el desarrollo de un sistema integrado de **desplazamientos combinados intramodales y multimodales** (en más de un modo).

Es necesario **garantizar un equilibrio de distribución en el espacio público**, reconocimiento de la necesidad de democratizar el espacio público, de no destinar éste únicamente a los modos motorizados, sino **ofrecer un ámbito saludable y de convivencia, en el que todos los modos sean usados de la forma más eficiente y beneficiosa para el conjunto de la sociedad.**

La “suma” de peatones y ciclistas mediante la reasignación de espacio público debidamente diseñado (demarcación y señalización, iluminación, etc.), **redunda generalmente en un aumento de la visibilidad de estos usuarios** (mayores niveles de “impregnación” para que, en cierto modo, resulte más “esperable” su presencia) **y, consecuentemente, de los niveles de prevención, tanto frente al delito como al tránsito** (ver “Definición de ejes”).



Imagen: infraestructura ciclista en el mundo








/ 04 ¿Por qué fomentar la movilidad activa?

BENEFICIOS

Es un modo de **transporte individual** que:

- ✓ **Facilita el distanciamiento físico.**
- ✓ **No aumenta los niveles de ruido**, por tanto **contribuye significativamente a la pacificación de las calles.**
- ✓ **No genera gases de efecto invernadero.**
- ✓ Es **flexible** y **ocupa menos espacio público** por persona transportada.
- ✓ **Genera salud física y mental** a la persona que lo utiliza, muy importante en estos tiempos de confinamiento y sedentarismo.
- ✓ **Es el medio más rápido para las distancias cortas a medias**
- ✓ **Es un modo de transporte muy económico.**
- ✓ Es la mejor alternativa/complemento ecoeficiente del **transporte público.**
- ✓ **Para el transporte de mercancías la bici-cargo es eficiente y eficaz**, en especial para el comercio de proximidad.
- ✓ **Se utiliza de manera homogénea**, independientemente del grupo social, los barrios, etc.

ESTRATEGIAS DE PROMOCIÓN

-  Potenciar la **transitabilidad y accesibilidad de los circuitos peatonales existentes** a través de la reparación de superficies y eliminación de barreras arquitectónicas.
-  Generar **calles de convivencia parcial o total de modos activos y motorizados** a partir de la correcta demarcación, señalización y disminución de velocidades máximas.
-  Reservar un **carril (izquierdo o derecho, según el tipo de propuesta) para la circulación prioritaria de bicicletas**, a través de señalización.
-  Ceder **parte del espacio de la calzada reservado a autos para la circulación de peatones y/o ciclistas**, a través de la correcta demarcación, señalización.
-  Crear **infraestructura para estacionar bicicletas brindando seguridad en el espacio público.**
-  Mantener durante todo el proceso una **fuerte campaña publicitaria, de concientización/información** dirigida hacia todos los ciudadanos, especialmente a automovilistas y ciclistas.
-  Realizar **iniciativas de promoción y educación de la movilidad ciclista.**

/ 04 ¿Por qué fomentar la movilidad activa?

APORTE DE LA MOVILIDAD ACTIVA AL AUMENTO DE NIVELES DE PREVENCIÓN DEL ENTORNO

La oportunidad que se abre a partir de la crisis para transformar de manera resiliente la movilidad de las ciudades, **no debe olvidar a la otra gran pandemia, responsable de aproximadamente 20 fallecimientos diarios en el país y la causa principal de muerte de jóvenes de entre 15 y 19 años, es la siniestralidad vial.**

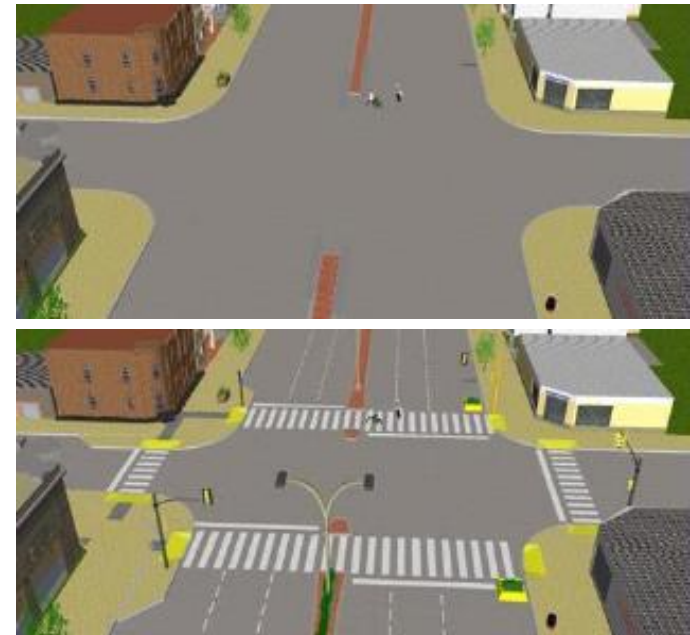
Cualquier intervención o modificación a la estructura urbana y de movilidad de las ciudades debe hacer énfasis en la seguridad vial, evitando caer en que la urgencia de producir cambios físicos que pongan a ésta en segundo plano. La pacificación de las calles, debe contemplar la concientización respecto a que la seguridad vial es responsabilidad de todos, pero "empieza por uno mismo".

En este sentido, **se planifica y diseña el entorno urbano bajo el objetivo de tránsito calmo y de un ámbito que propicie un clima de prevención frente a los siniestros viales.**

El diseño basado en el concepto de "calmar el tránsito", utiliza modificaciones físicas para que el usuario, desde su percepción, identifique claramente la jerarquía de cada viario y su riesgo subjetivo sea mayor al objetivo. El método está orientado a propiciar la prevención "primaria" y "secundaria" en el entorno de movilidad, refiriéndose la primera a la eliminación de los accidentes y la segunda a reducir la gravedad de las lesiones que en ellos se producen (por ejemplo, la utilización de cinturón de seguridad en los vehículos ligeros y de cascos para motociclistas es una medida de prevención en este sentido).

Desde un enfoque global, "calmar el tránsito" implica, además de una reducción efectiva de la velocidad de circulación, propiciar la disminución de los desplazamientos urbanos en vehículos privados motorizados.

En este sentido, la incorporación de **instancias de participación** (por ejemplo, de la Comisión Asesora sobre Seguridad Vial, CASV) y de **consulta de iniciativas presentadas en el HCD**, aporta al **logro no sólo de mayores niveles de gobernanza, sino sobre todo, de seguridad intrínseca en los procesos de implantación y funcionamiento de los proyectos.**



Ejemplo espacio urbano sin intervenir e intervenido con conceptos de pacificación del tránsito

/ 04 ¿Por qué fomentar la movilidad activa?

GENERADORA DE VALOR

La **implementación de infraestructura ciclista** es entendida como **estrategia para promover y fomentar el uso seguro de la bicicleta como medio de desplazamiento cotidiano (viajes obligados y/o de ocio)**, en la búsqueda de un **sistema de movilidad local equilibrado modalmente**.

Sin embargo, desde una perspectiva integral de construcción y gestión de las ciudades en general, y del espacio público en particular, la **implementación de infraestructura ciclista es también una estrategia para aportar valor al entorno urbano, a través de:**

- / **dotar al espacio público de mayor accesibilidad, diversidad y riqueza,**
- / **sumar condiciones de seguridad (objetiva y subjetiva) vial y ciudadana** (la poda de árboles para el despeje de visuales y la incorporación de luminarias a altura peatonal, favorece la presencia de peatones y ciclistas y la consecuente prevención situacional),
- / **promover modos de habitar y transitar activos y saludables, en contacto con el aire libre y la vida pública.**

INFRAESTRUCTURA CICLISTA

+ valor al entorno urbano

accesibilidad
diversidad
riqueza

seguridad
vial y
ciudadana

modos de habitar
activos y saludables

Imagen: SMU MGP 2021

/ 04 ¿Por qué fomentar la movilidad activa?

EL FOMENTO DEL CICLISMO URBANO COMO ESTRATEGIA QUE CONTRIBUYE A ALCANZAR 8 DE LOS 17 ODS

Como ya se ha referido precedentemente, el impulso de la movilidad activa aporta incontables beneficios tanto a las personas como a las ciudades. Desde esta misma lógica, contribuye a alcanzar gran parte de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, incluidos en la Agenda 2030 de la ONU.

Si bien es posible expresar que **prioritariamente contribuye al cumplimiento del objetivo 11, de manera complementaria lo hace con otros siete de los diecisiete**, según el siguiente detalle:



ODS 1: Fin de la pobreza.

La bicicleta como transporte habitual es el modo más económico de desplazamiento, eliminando el impacto del costo del transporte en los ingresos de una familia.



ODS 2: Salud y bienestar.

La bicicleta tiene múltiples beneficios en cuanto a la salud, tanto en lo que hace a lo físico como lo emocional.



ODS 4: Educación de calidad.

Tal lo indicado en el Ods 1, el fomento del ciclismo como transporte habitual, en condiciones de seguridad, posibilita el acceso a escuelas a niños y jóvenes.



ODS 5: Igualdad de género.

El fomento del ciclismo urbano como transporte habitual en condiciones de seguridad, también contribuye a garantizar independencia y autonomía de traslado a mujeres y niñas, sobre todo en países en los que el uso del automóvil sigue estando relacionado principalmente con la masculinidad.



ODS 8. Trabajo decente y crecimiento económico.

De igual modo que en el Ods4, la bicicleta en condiciones de seguridad, posibilita a los sectores más vulnerables de la población el acceso al trabajo, sin que esto impacte en los ingresos familiares.



ODS 10. Reducción de desigualdades.

El ciclismo urbano como transporte habitual, no sólo posibilita los desplazamientos sin impacto en las economías particulares o familiares, sino que pone en un plano de igualdad a quienes lo practican, sin importar su origen étnico, social o económico.



ODS 11. Ciudades y sociedades más sostenibles.

En su meta 11.2, plantea: para el año 2030 “proveer un acceso a los sistemas de transporte que sea seguros, asequibles, accesibles y sustentables para todos mejorando la seguridad de las carreteras, que destaque por, la expansión de los sistemas de transporte público, con atención especial a aquéllos que están en condiciones vulnerables, mujeres, niños, discapacitados y personas mayores”. La bicicleta, entendida como transporte habitual en condiciones de seguridad, sin duda contribuye al cumplimiento de la misma.



ODS 13. Acción por el clima.

La reducción de emisiones de gases producto del traspaso de modos motorizados a modos activos de movilidad contribuye a la consecución de este objetivo.

/ 04 ¿Por qué fomentar la movilidad activa?

INFRAESTRUCTURA CICLÍSTICA EXISTENTE EN GENERAL PUEYRREDON

El partido de General Pueyrredon cuenta con una cuota significativa de bicicletas en su distribución modal (3,7% de los viajes diarios) que, tal como sucedió con gran parte de las ciudades, se vio fuertemente incrementado producto de las restricciones a la circulación como consecuencia de la pandemia COVID-19.

En este contexto, **si bien se cuentan con algunos tramos de bisesendas y ciclovías distribuidos por diferentes sectores de la ciudad de Mar del Plata, el partido tiene una deuda pendiente en cuanto a seguridad ciclista para los más de 40mil usuarios de bicicletas que, se estima actualmente eligen este modo como transporte habitual.**

La infraestructura ciclística existente, carece de lógica de red y en ninguno de los casos favorece la accesibilidad territorial desde las zonas más alejadas del partido hacia el área central.

Es desde esta realidad y entendiendo que las ciudades deben tender a entornos de movilidad más equilibrados y sustentables que les permitan responder resilientemente a los nuevos desafíos a los que se ven expuestas, que **desde la gestión del actual Sr. Intendente Municipal Guillermo Montenegro, se considera que la definición de la 1era Red de Ciclovías de General Pueyrredon, junto con el diseño de un nuevo Servicio Integrado de Transporte Urbano SITU, constituyen proyectos estratégicos a implementar.**



Imagen: ciclovías existentes . Fuente: SMUMGP 2021



Imagen: SMU MGP 2021



/ 05

Red de ciclovías, proyecto emblema para el Impulso a la movilidad activa

/ 05 Red de ciclovías como proyecto emblemático para el impulso de la movilidad activa

PROPUESTA GENERAL DE RED



/ 05 Red de ciclovías como proyecto emblema para el impulso de la movilidad activa

PROPUESTA GENERAL DE RED

Dentro de las estrategias de Impulso de la Movilidad Activa, se plantea a la **Red de Ciclovías** como el **proyecto emblema** partir del cual potenciar y mejorar el sistema de movilidad marplatense, y en paralelo el entorno urbano en general.

Los ejes viales en los cuales se propone incorporar la infraestructura (ciclovías y bicisendas) están priorizados y consensuados con los usuarios en el marco de la red desarrollada en el eje estratégico de “integración de la movilidad no motorizada” del **Plan Maestro de Transporte y Tránsito**, Éste tiene por objeto: facilitar y alentar el uso de la bicicleta como modo de desplazamiento cotidiano (movilidad obligada y de ocio), mitigando sus factores negativos, para lo cual es necesario proveer mayor seguridad a los ciclistas y generar facilidades de circulación y estacionamiento, fundamentalmente en centros de trasbordo y equipamientos urbanos.

Las principales pautas de la definición de la red han sido:

- / **Conectar puntos de interés** turístico, paisajístico y deportivo, vinculando los centros de salud y educación, así como otros hitos urbanos.
- / **Priorizar la accesibilidad desde el Oeste de la ciudad** hacia el Este de la misma, desde las zonas residenciales de diverso 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 ciclovías** 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**.

RED DE CICLOVÍAS PMTT

la **bicicleta** como **modo cotidiano**

Conectar puntos de interés	Priorizar accesibilidad desde el Oeste	Cobertura territorial tipo malla	Evitar ejes de TPC
----------------------------	--	----------------------------------	--------------------

Imagen: SMU MGP 2021

/ 05 Red de ciclovías como proyecto emblema para el impulso de la movilidad activa

PROCESO DE MODELIZACIÓN DE LA RED

En el marco de la Consultoría para la Elaboración de Proyectos Ejecutivos de Movilidad Sostenible, financiada por la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles del BID en 2014, se modelizó la demanda sobre la red consensuada con los ciclistas.

En función de ello, se establecieron los ejes de mayor demanda y, en consecuencia, la etapa inicial de la red de ciclovías del partido de General Pueyrredon.

Distribución espacial de los viajes totales

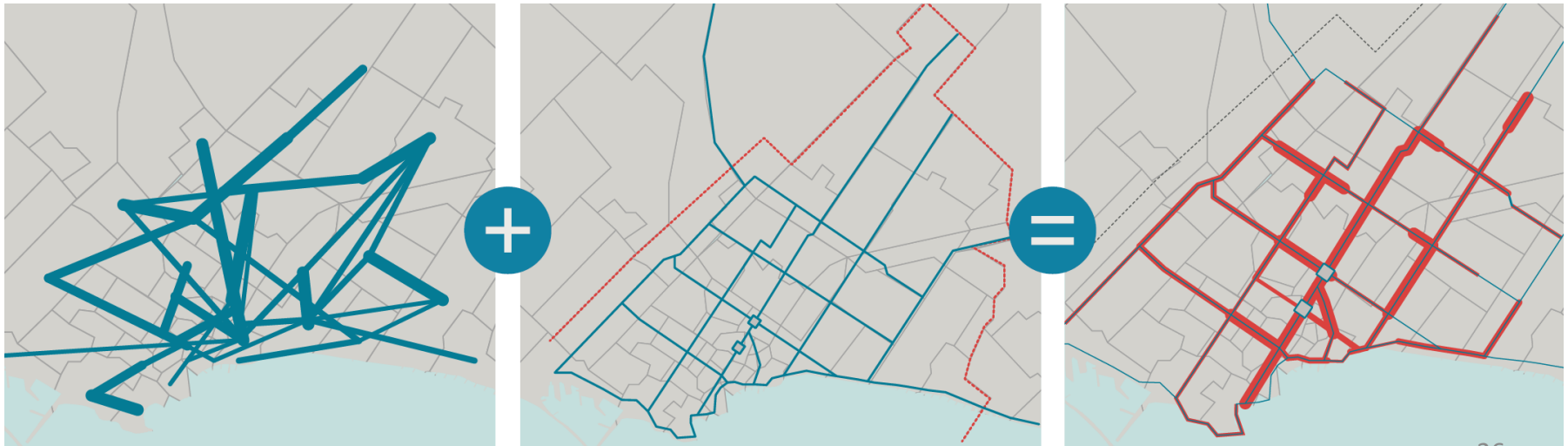
La generación de viajes y la matriz origen-destino de éstos, que tiene como una de sus expresiones gráficas en las líneas de deseo de movilidad, sirven de base para analizar la carga de la red en el marco del desarrollo de un modelo UTP (Planificación del Transporte Urbano), también denominado Modelo de 4 etapas (Generación, Distribución, Reparto modal y Asignación).

Red adoptada para la Etapa A

El grafo adoptado está conformado por: la red compuesta por la Etapa A y los tramos existentes de bicisendas; y la zonificación adoptada en la EOD del año 2013. La red asegura la continuidad de los recorridos, no obstante, sólo contiene los principales ejes que unen los centros de mayor movilidad de la ciudad y, a su vez, proporciona una cobertura adecuada del territorio.

Asignación de viajes a la Etapa A de la red

La etapa de asignación de viajes a la red tiene por objeto analizar los tramos más demandados y, en función de ellos, definir las diferentes etapas de implementación. La primera, denominada Etapa A 1, concentra en sus 32 km la mayor demanda de infraestructura, mientras que las siguientes cuatro etapas (de A-2 hasta A-5) permiten complementar la totalidad de la Etapa A.



/ 05 Red de ciclovías como proyecto emblema para el impulso de la movilidad activa

ETAPA GÉNESIS DE LA RED

La subred inicial de 79km, Etapa A definida en marco del PMTT, tiene una fuerte consistencia con las líneas de deseo de movilidad local en bicicleta, tanto actual como potencial. En términos de potencialidad hace especial hincapié en las necesidades de desplazamiento al trabajo, como alternativa al TPC (los viajes con tiempo total menor a 13 minutos) y al vehículo privado (los viajes con duración menor a 7 minutos).

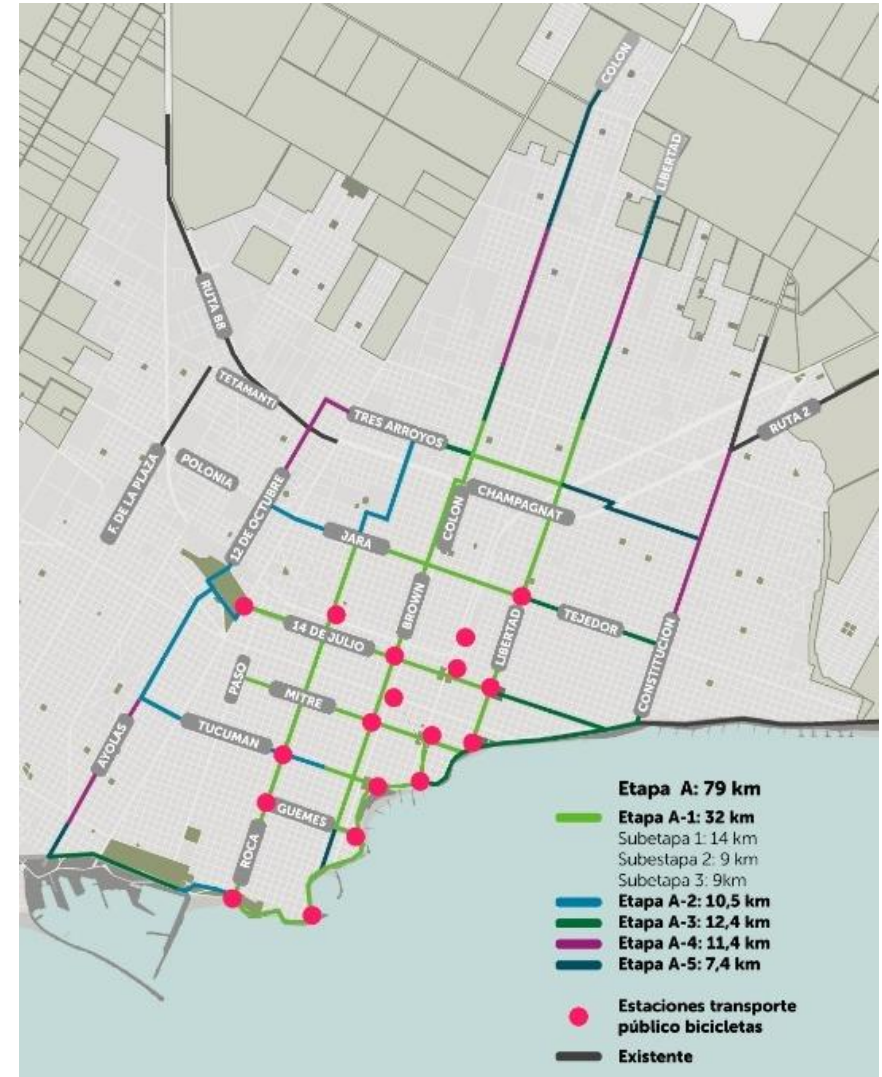
La definición de los ejes que componen la Etapa A, ha tenido en cuenta los siguientes aspectos íntimamente relacionados con la movilidad:

- / Cobertura de los principales centros generadores y atractores de viajes, principalmente los centros administrativos, de salud y educación, así como otros hitos urbanos.
- / Vincular espacios públicos, receptores de una importante demanda de actividades de recreación.
- / Aumentar la viabilidad de implantación de un sistema de bicicletas públicas, para promover el uso de este por parte de los ciudadanos de General Pueyrredon y de los turistas.

BICICLETA PÚBLICA

Este sistema es un elemento fundamental a la hora de la elección de la bicicleta para la realización de un viaje, y para la atracción de potenciales usuarios de ésta, ya que entre otros, se destaca que los turistas no participan del uso de este modo.

El sistema proyectado, en su primera etapa de desarrollo, cuenta con 17 puestos de alquiler/provisión de bicicletas. Los mismos se localizan, particularmente, sobre las plazas y áreas verdes, que se transforman en nodos con un fuerte simbolismo en el concepto de red de integración de espacios públicos.





/ 06

Integración de la red al sistema de espacios públicos

/ 06 Integración de la red al sistema de espacios públicos

INTEGRACIÓN AL SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS

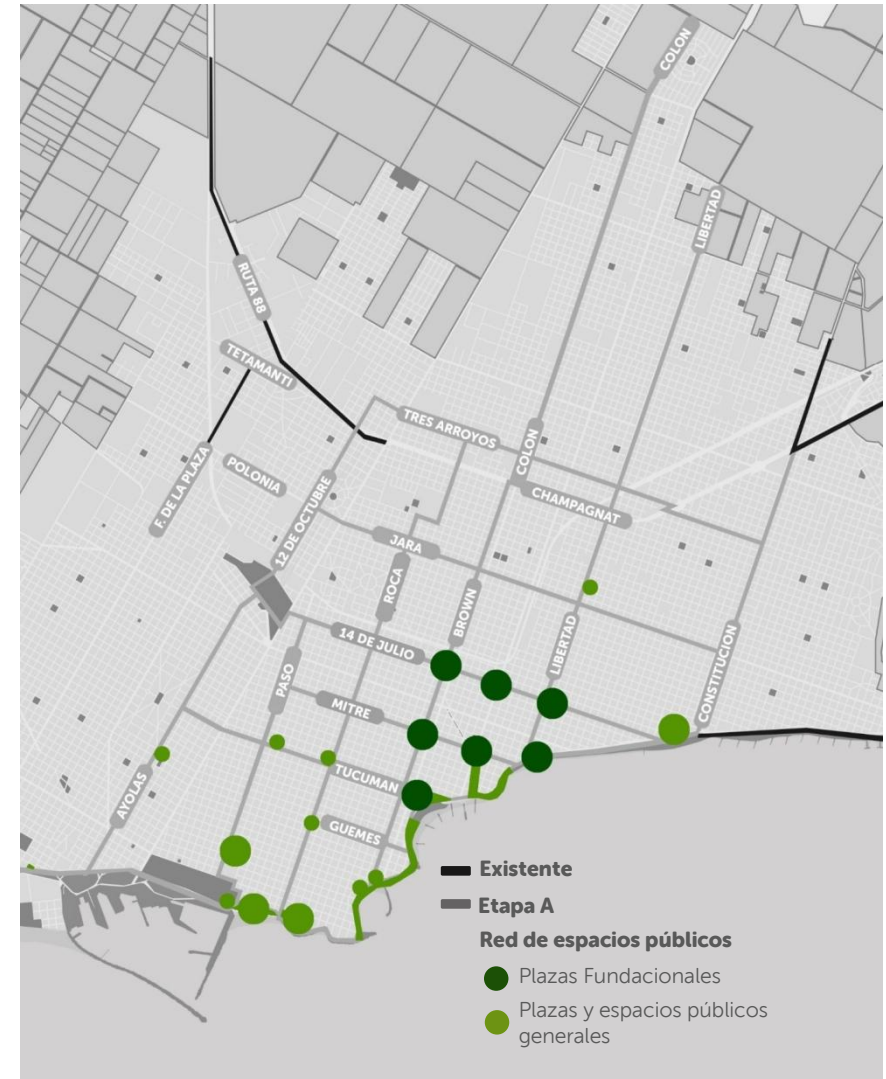
Tal lo desarrollado precedentemente y, complementariamente a la implementación estratégica de la red de ciclovías en el sistema de movilidad, se plantea su **integración a la red de espacios públicos, con foco en las Plazas Fundacionales**, como estrategia de generación de valor del entorno urbano.

De esta manera, se propone, **entender a la red de ciclovías:**

- / Como **parte de un sistema** en el que **la vinculación estrecha con la red de espacios públicos** (plazas, parques y paseos) **genera un efecto sinérgico altamente beneficioso**. La **localización de equipamientos** (por ejemplo, nodos del sistema de bicicleta pública) **y actividades ciclistas** (por ejemplo, de aprendizaje, reparación de bicicletas, etc.), **tendrá un fuerte efecto simbólico entre la bicicleta y las plazas**.
- / Como **estrategia de aumento de la accesibilidad** a la red de espacios públicos.

Por otro lado, **entender a la bicicleta:**

- / Como **objeto simbólico de maneras más saludables** (desde lo físico, lo cívico y lo ambiental) **de transitar y habitar**.
- / Como **patrimonio intangible a revalorizar en su estrecha relación con la Plaza Mitre**.



/ 06 Integración de la red al sistema de espacios públicos

SISTEMA CICLOVÍAS + PLAZAS + BICICLETAS PÚBLICAS

Tanto desde lo territorial (como punto de partida de los dos primeros ejes priorizados), como desde lo simbólico (conexión histórica con las bicicletas); se entiende a **Plaza Mitre como el nodo conector entre ambos sistemas de redes**. Pudiéndola definir como “la plaza de las bicicletas”. Asimismo, es posible desarrollar las categorías: **plazas recorrido** y **plazas punteras**.

El sistema integrado de **bici-plazas** se ve potenciado, a partir de entender a estas como **sitio preferencial para la instalación de estaciones de bicicletas de alquiler**.

BICI PLAZAS. TIPOLOGÍAS PROPUESTAS

/ **Plaza Nodo.** Entendida como la **plaza integradora de ambos sistemas**, es aquella que se constituye como la sede de la cultura ciclista marplatense, de la movilidad, el deporte y la recreación. La plaza nodo será aquella en la que se instalen “**Oficina de la Bicicleta**” y “**Educación Vial en Bici**”.

/ **Plazas Punteras.** Entendidas como **punto de partida y llegada de los diferentes ejes**. Complementariamente, se encuentran en relación con importantes puntos de atracción.

/ **Plazas Recorrido.** Entendidas como **puntos intermedios** en los diferentes tramos de ciclovía, se constituyen como puntos de asistencia al ciclista.

MI PRIMERA VUELTA EN BICI EN PLAZA MITRE

Las bicicletas son, en Plaza Mitre, parte fundamental de su identidad. Una historia que comienza en 1889 cuando las tierras que conforman este sector dejan de funcionar como guardería de caballos, cediéndose a préstamo al señor **Luis Manetti**, vecino del barrio.

Años más tarde la familia instalaría, **sobre Avenida Colón, la primera bicicletería** dando inicio a esta actividad que identifica la práctica en la plaza.

En **1953 el español Miguel Martínez funda la bicicletería Madrid**, conocida aún hoy por el alquiler de bicicletas simples, dobles, los tradicionales kartings y carros a pedal en sus distinguidos colores amarillo y rojo.

Desde ese momento la plaza se constituyó como el **lugar emblemático en el que generaciones de marplatenses aprendimos a andar en bicicleta.**



/ 06 Integración de la red al sistema de espacios públicos

RED PATRIMONIAL EN BICI

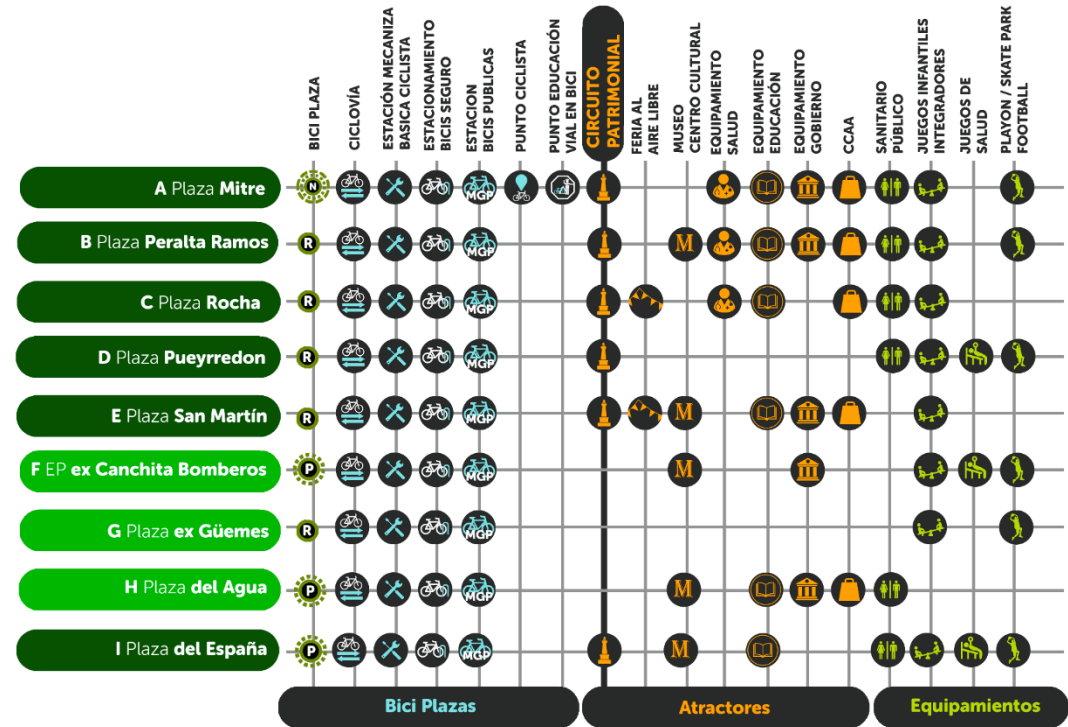
En el marco de esta relación sinérgica entre la Red Priorizada de Ciclovías y la Red de Plazas Fundacionales, se propone la generación de un circuito histórico con recorridos para descubrir y conocer el patrimonio escultórico marplatense.

Dentro de este circuito, a su vez, es posible establecer un primer **eje relacionado directamente con la historia de las bicicletas** en la ciudad uniendo Plaza Peralta Ramos (antiguo velódromo); la Plaza Mitre (plaza de las bicicletas y carritos infantiles de alquiler, nodo del sistema) y la Plaza Colón (famosa por ser sitio de antiguas carreras de bicicletas).

El **circuito patrimonial** se completa con Plaza España; Plaza San Martín; plaza Rocha y Plaza Pueyrredón.

Principales elementos con valor escultórico patrimonial:

- / Plaza Mitre: "Paseo de las Farolas" (1913), "Monumento a la Madre Universal" (1950), "Diana la Cazadora"(1909)...
- / Plaza Peralta Ramos: Farolas de la antigua Rambla Bristol (1913)
- / Plaza Rocha: "Fuente Nacimiento de Venus"(1909)
- / Plaza Pueyrredon: "Monumento a Juan M. de Pueyrredon" (1938)
- / Plaza San Martín: "Palco de los Músicos" (1887), "Perros Perdidos"(1937), "Monumento a la Bandera" (1938)
- / Plaza España: "Monumento a Cervantes" (1974)



RED CICLOVIAS: 01.Calle A. Brown entre San Luis y Av. Jara / 02.Calle Mitre entre Av. Colón y Av. J. J. Paso / 03. Calle 14 de Julio I: desde Av. Libertad hasta Av. Colón / 04. Calle Mitre II: desde Av. Colón hasta Boulevard Marítimo / 05. Calle Brown II: desde Av. Jara hasta Av. Champagnat / 06. Calle 14 de Julio II: desde Av. Libertad hasta Boulevard Marítimo y desde Falucho hasta Av. J. B. Justo / 07. Calle Roca: desde Av. Jara hasta calle Güemes / 08. Av. Libertad: desde Boulevard Marítimo hasta 14 de Julio / 09. Boulevard Marítimo: Desde calle Mitre hasta calle Catamarca



/ 06 Integración de la red al sistema de espacios públicos

LA PLAZA MITRE Y SU PATRIMONIO INTANGIBLE, COMO ESPACIO NODAL DE LA RED DE BICI-PLAZAS

Por todo lo antes dicho es que se decide, dentro del proyecto de ciclovías, retomar y revalorizar la idea de **Plaza Mitre** como **Plaza de las Bicicletas, nodo conector de sistemas**.

Se propone complementar el trazado de la ciclovía/bicisenda en el tramo de la plaza con la **instalación de equipamientos ciclistas orientados al uso, la capacitación y difusión de la cultura ciclista**. Se prevén dos **alternativas de implantación**:

/ **Punto ciclista**, con la instalación de dichos equipamiento de manera unificada en la cuadra interna entre Mitre y San Luis.

/ **Eje ciclista**, con la instalación de dichos equipamientos en las dos cuerdas internas entre H. Yrigoyen y San Luis.

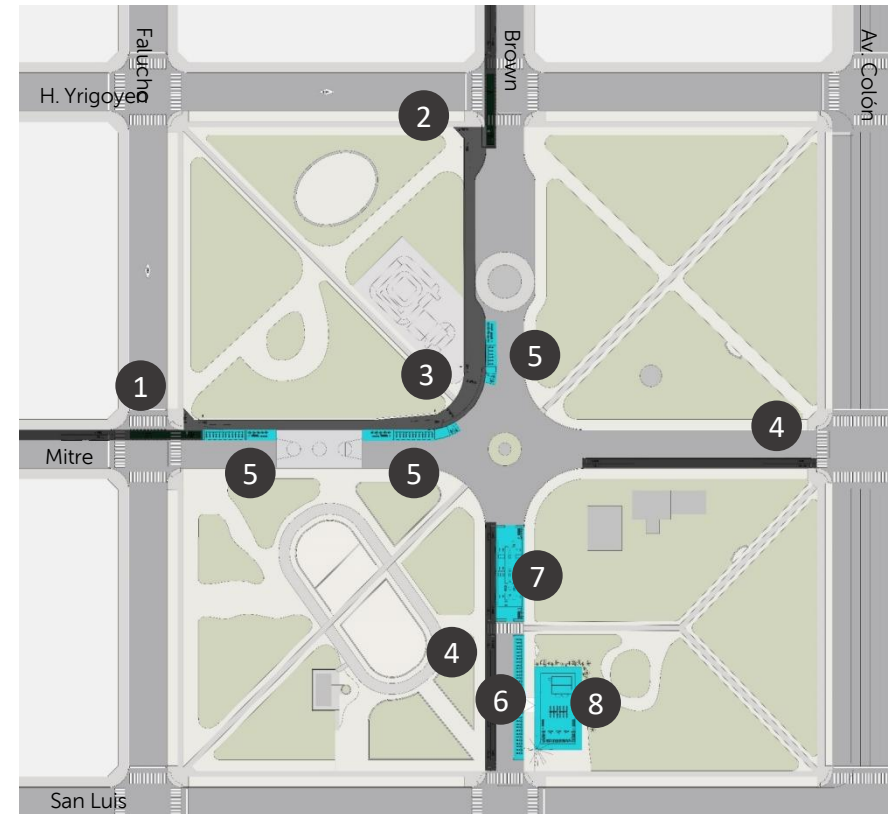
Se sugiere, para la definición de una u otra alternativa, el trabajo colaborativo entre las áreas municipales con incumbencia en el tema; considerándose la resolución de punto ciclista más apta.



LOCALIZACIÓN ALTERNATIVA PUNTO CICLISTA

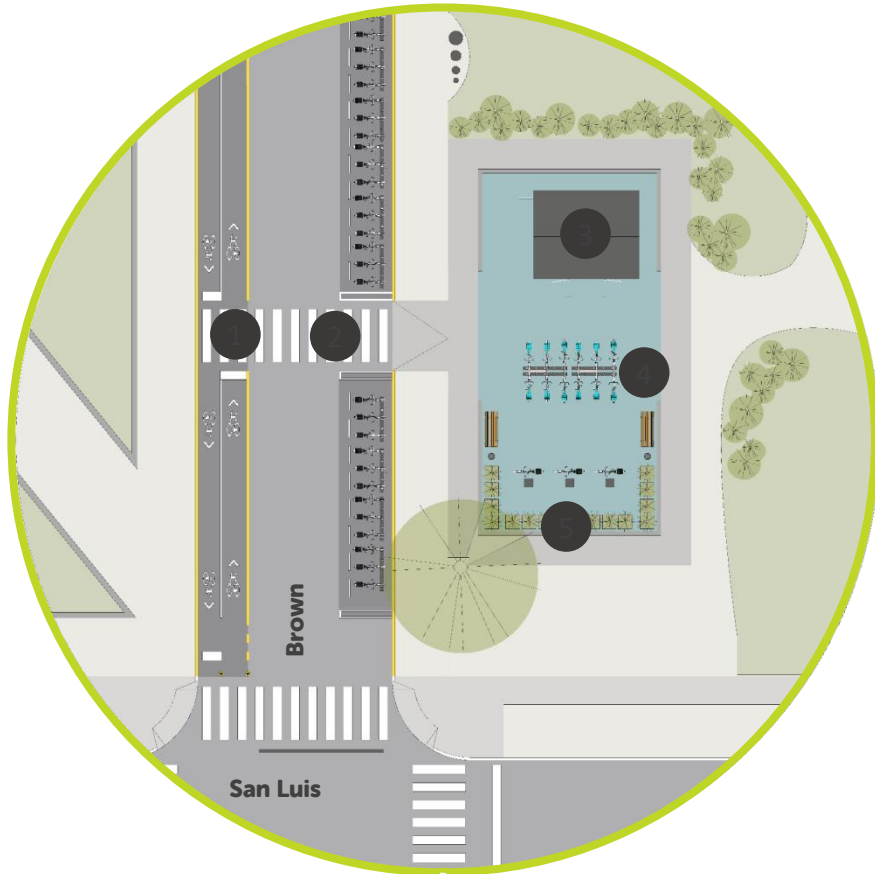
Se sugiere esta alternativa de implantación.

- | | |
|-------------------------------|---|
| 1. Llegada Ciclovía eje Mitre | 5. Bici-Estacionamiento público seguro + estar |
| 2. Llegada Ciclovía eje Brown | 6. Bici-Estacionamiento seguro |
| 3. Bicisenda compartida | 7. Punto Educación Vial en Bici |
| 4. Bicisenda segregada | 8. Punto Oficina de la Bicicleta + Bici Pública |



/ 06 Integración de la red al sistema de espacios públicos

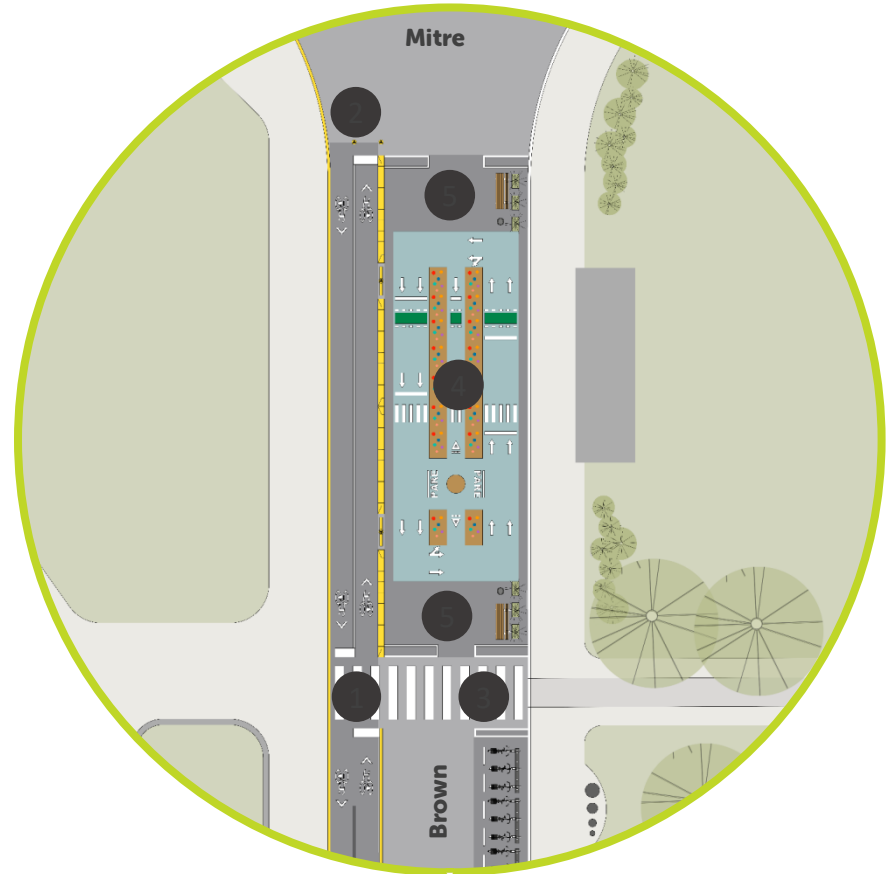
PUNTO CICLISTA (Oficina de la Bicicleta + Bici Pública + Punto educación vial en bici)



Punto Oficina de la Bicicleta + Bici Pública

1. Bisienda segregada pintura
2. Bici-Estacionamiento seguro
3. Oficina de la Bicicleta y Depósito Bici Pública
4. Estación Bici Pública
5. Estación mecánica básica

Imagen: SMU MGP 2020



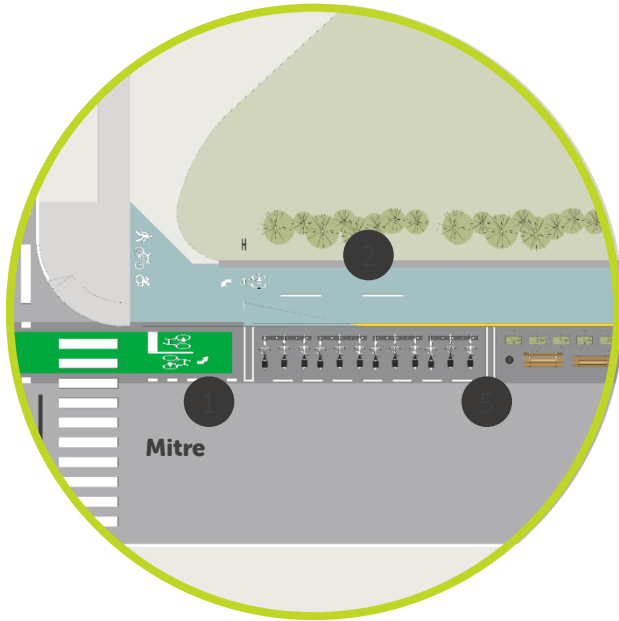
Punto Educación Vial en Bici

1. Bisienda segregada pintura
2. Bisienda segregada montantes
3. Bici-Estacionamiento seguro
4. Pista educación vial en bici
5. Acceso y espera

Imagen: SMU MGP 2020

/ 06 Integración de la red al sistema de espacios públicos

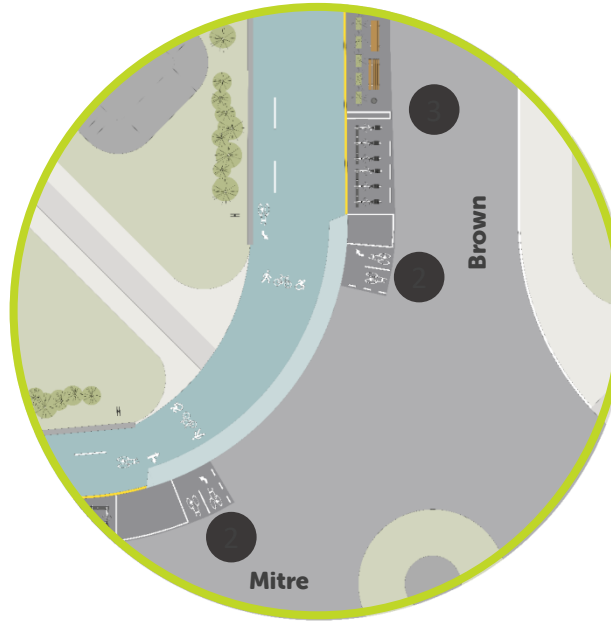
ACCESOS A BICISENDAS INTERNAS



Acceso Mitre esq. Falucho

Acceso a plaza desde eje Mitre 2. Bicisenda compartida 3. Bici-Estacionamiento seguro + Estar
NOTA: El acceso desde eje Brown esq. H. Yrigoyen se resuelve de manera similar sin Bici-Estacionamiento

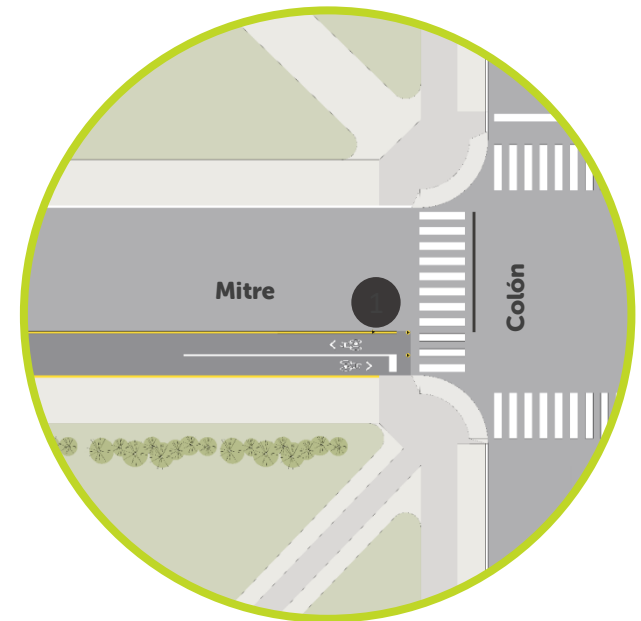
Imagen: SMU MGP 2020



Acceso Bicisenda Compartida desde interior plaza

1. Bicisenda compartida 2. Acceso a bicisenda compartida demarcado para no interponerse con flujos peatonales 3. Bici-Estacionamiento seguro + Estar

Imagen: SMU MGP 2020



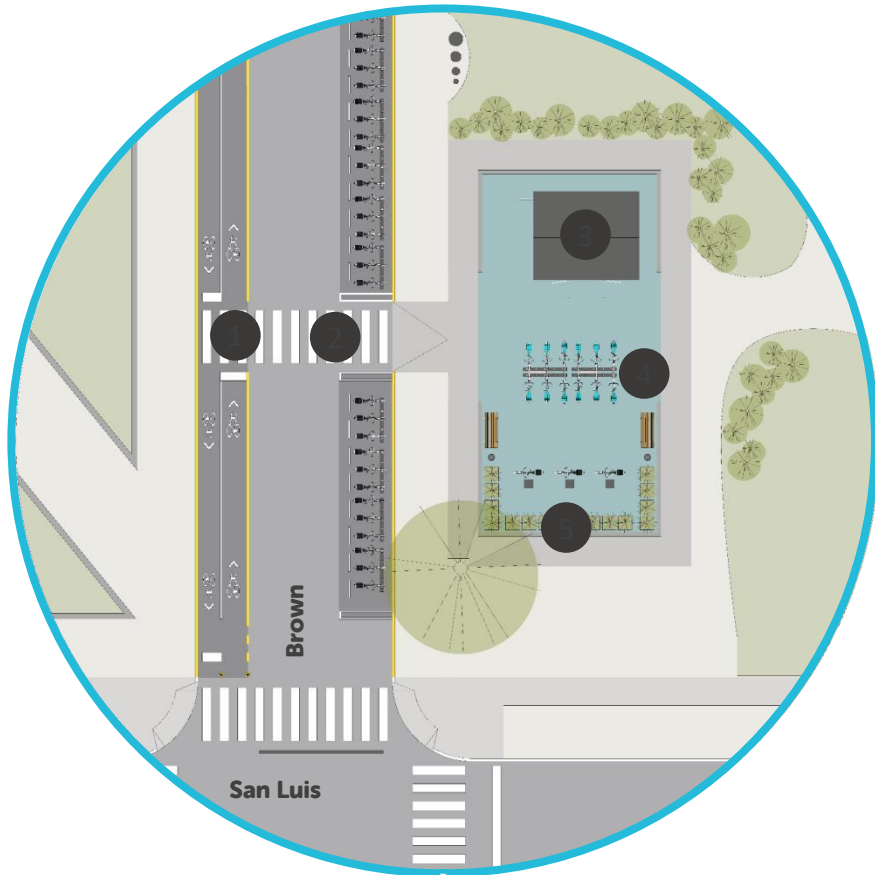
Acceso Mitre esq. Colón

1. Bicisenda segregada pintura

Imagen: SMU MGP 2020

/ 06 Integración de la red al sistema de espacios públicos

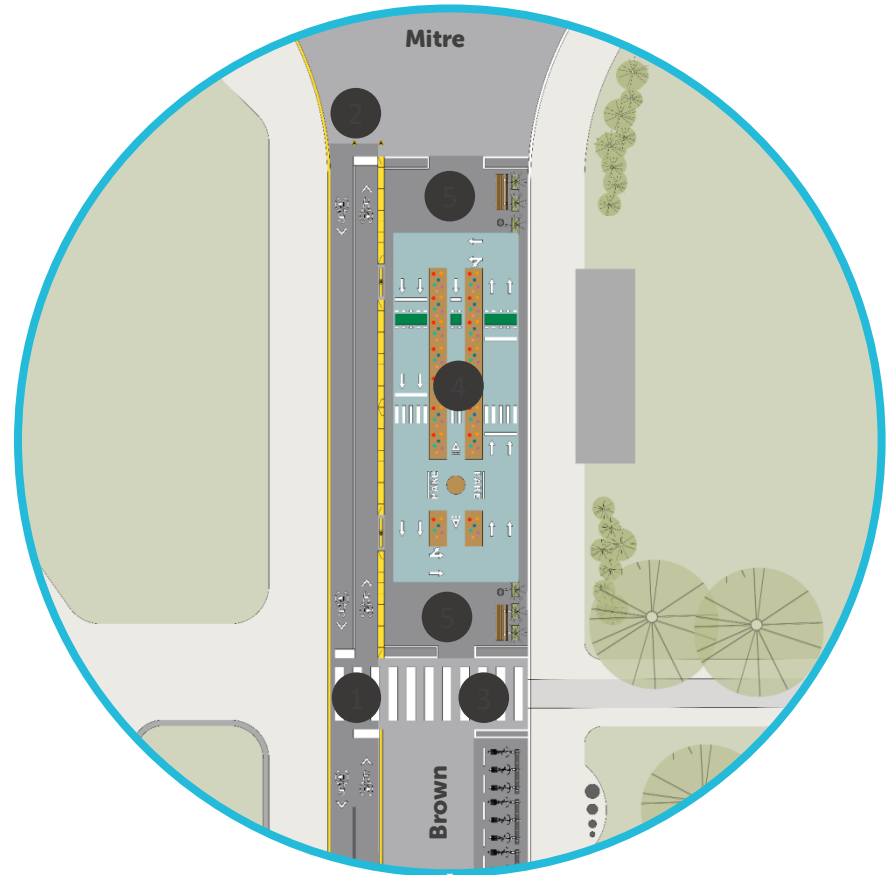
PUNTO CICLISTA (Oficina de la Bicicleta + Bici Pública + Punto educación vial en bici)



Punto Oficina de la Bicicleta + Bici Pública

1. Bicisenda segregada pintura
2. Bici-Estacionamiento seguro
3. Oficina de la Bicicleta y Depósito Bici Pública
4. Estación Bici Pública
5. Estación mecánica básica

Imagen: SMU MGP 2020



Punto Educación Vial en Bici

1. Bicisenda segregada pintura
2. Bicisenda segregada montantes
3. Bici-Estacionamiento seguro
4. Pista educación vial en bici
5. Acceso y espera

Imagen: SMU MGP 2020

/ 06 Integración de la red al sistema de espacios públicos

PUNTO CICLISTA . Punto de Educación vial en bici (imágenes ilustrativas)



Fuente: desconocida

/ 06 Integración de la red al sistema de espacios públicos

PUNTO CICLISTA . Punto de Educación vial en bici (imágenes ilustrativas)



Fuente: desconocida



/ 07 Primera Etapa de la Red de ciclovías

/ 07 Primera etapa de la Red de ciclovías

DEFINICIÓN DE LOS EJES DE LA PRIMERA ETAPA DE LA RED

La **Primera Etapa de la Red de Ciclovías**, con una extensión de **16,2km**, se desprende como el **primer paso de la Etapa Inicial de 79km**, desarrollada en el Apartado "Etapa Génesis de la Red" del Capítulo 5.

Con una extensión menor, **mantiene las lógicas de la malla** diseñada participativamente con los usuarios, **buscando ser una herramienta concreta y eficaz que contribuya a la consolidación de movilidad en bicicleta como modo habitual, alternativo al transporte público y al vehículo privado.**

De tal modo, la Primera Etapa de la Red **conserva como objetivos principales la cobertura territorial**, principalmente de los grandes centros generadores y atractores de viajes (microcentro, gran parte de las clínicas e instituciones médicas, Complejo Universitario y una buena parte de escuelas e instituciones educativas públicas y privadas, Campo Municipal de los Deporte, Centro de Operaciones y Monitoreo, Museo de Ciencias Naturales, centros comerciales a cielo abierto Güemes, Alberti, San Juan y Microcentro, entre otros), **así como la vinculación de los espacios públicos** con foco en las plazas fundacionales.

1ERA ETAPA DE LA RED 16,2km

Primer paso de la Etapa Inicial

cobertura territorial con principales generadores y atractores de viajes

vinculación de los espacios públicos

Imagen: SMU MGP 2021

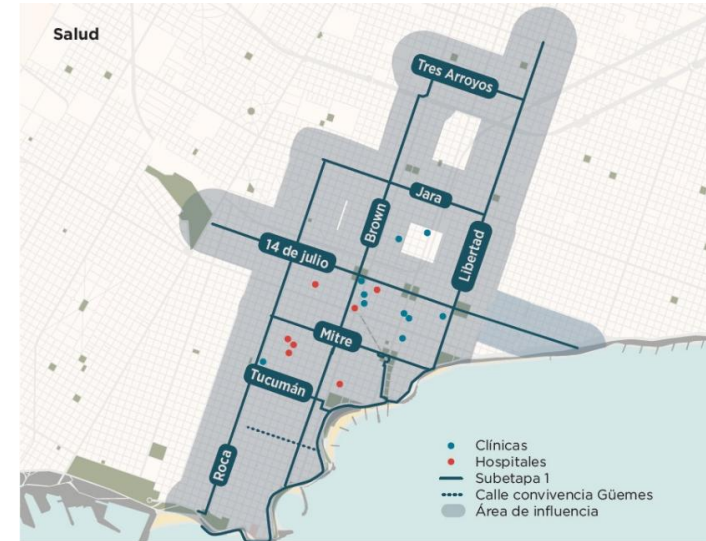


Imagen: PMTT

/ 07 Primera etapa de la Red de ciclovías

DE MALLA A EJES TRONCALES

Si bien, como se explicó anteriormente, la definición de un sistema de red persigue, entre otros, objetivos tales como garantizar la conectividad y cobertura territorial entre puntos de interés a través de infraestructura segura, propender a la intermodalidad, al mismo tiempo que hacer un aporte significativo en cuanto a la reducción de desigualdades (brindando acceso igualitario a los diferentes colectivos sociales), **al momento de definir la magnitud, alcance y naturaleza de la primera etapa a implementar, se priorizó la definición de ejes troncales**, sin perder el objetivo de consolidar la red diseñada participativamente con los usuarios.

Se entiende que la definición de ejes favorecerá tanto la resiliencia del sistema al permitir la accesibilidad y conectividad desde el territorio hacia al macrocentro y su conexión con la infraestructura ciclística existente sobre el frente costero, al mismo tiempo que la generación de corredores seguros de interés social que favorezcan y fomenten la utilización de la bicicleta como modo de desplazamiento habitual, en los que entre otras cosas se pueda moderar el tránsito, reduciendo las velocidades máximas permitidas a 30km/h, evitar la superposición de ejes ciclistas y ejes de transporte público, etc.

Complementariamente, la definición de ejes troncales con foco en Plaza Mitre, favorece el efecto sinérgico entre la ciclovías y los espacios públicos, destacando su patrimonio intangible que como el lugar "donde aprendimos a andar en bicicleta".

1ERA ETAPA DE LA RED 16,2km

de malla a ejes troncales

Accesibilidad desde el territorio al macrocentro	Conexión con infraestructura ciclística costera existente	Generación de corredores seguros
--	---	----------------------------------

Imagen: SMU MGP 2021

/ 07 Primera etapa de la Red de ciclovías

CICLOVÍAS BI-DIRECCIONALES

La elección de un sistema de ciclovías bi-direccionales se apoya en la **relación entre densidad de uso y visibilidad**. La "suma" de ciclistas mediante la reasignación de espacio público debidamente diseñado, redundando generalmente en un aumento de la visibilidad de estos usuarios (mayores niveles de "impregnación" para que, en cierto modo, resulte más "esperable" su presencia) y, consecuentemente, de los niveles de prevención, tanto frente al delito como a la siniestralidad vial.

Complementariamente, la bi-direccionalidad **permite optimizar la asignación de recursos** (duplicando la cobertura territorial respecto a ciclovías unidireccionales); minimizar los impactos negativos en cuanto a interferencias urbanas y humor social producto de la eliminación de espacios de estacionamiento público en calzada.

1ERA ETAPA DE LA RED 16,2km

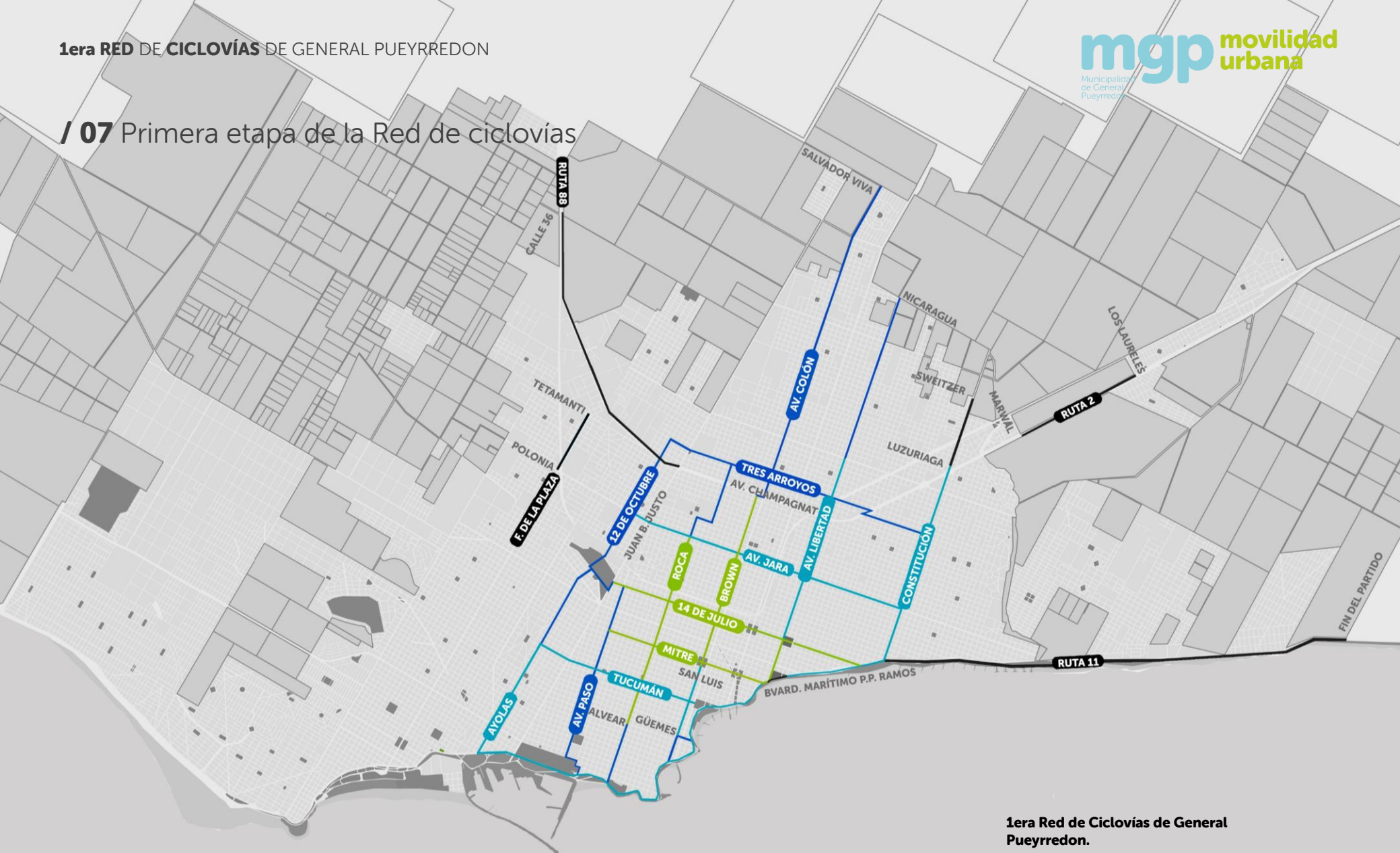
ciclovías **bi-direccionales**

Mejor relación entre
densidad de uso y
visibilidad

Optimización de la
asignación de
recursos

Imagen: SMU MGP 2021

/ 07 Primera etapa de la Red de ciclovías



1era Red de Ciclovías de General Pueyrredón.

- Ejes priorizados **PRIMERA ETAPA**
- Ejes priorizados **SEGUNDA ETAPA**
- Ejes priorizados **TERCERA ETAPA**
- Ejes **EXISTENTES**

/ 07 Primera etapa de la Red de ciclovías

ORDENANZA 24861/20

Con las premisas de diseño y definición de ejes iniciales, antes descriptos, a mediados de 2020, el Departamento Ejecutivo presentó ante el Honorable Consejo Deliberante del Partido de General Pueyrredon, el **Proyecto de Ordenanza para la definición de la Primera Etapa de la 1era Red de Ciclovías de General Pueyrredon** a implementar.

Dicha Proyecto, fue **sancionado como Ordenanza, contando el voto afirmativo por unanimidad el 01 de octubre de 2020**, siendo promulgada el 09 de octubre del mismo año.

La Ordenanza incluye tanto la definición de los ejes afectados (16,2km), como la reducción de la velocidad máxima permitida sobre éstos a 30km/h, la desafectación del estacionamiento permitido en calzada sobre la mano izquierda de la misma según el sentido de circulación de los vehículos, la exclusividad de uso de la infraestructura ciclista para ciclo-rodados y monopatines, así como su bidireccionalidad.

Se incluyen en dicha Ordenanza los siguientes ejes:

1. Brown: Av. Jara y calle San Luis (2,3 km),
2. Mitre: Av. Paso y Bvard Patricio P. Ramos (3,2 km),
3. 14 de julio: Calles Roca y Chacabuco (2,4 km),
4. Roca: Av. Jara y calle Mitre (2,5 km),
5. Brown II: Av. Jara y Av. Champagnat (1,2 km),
6. 14 de julio II: Av. Juan B. Justo y calle Roca (1,1 km),
7. Roca II: Calles Mitre y Alvear (1,6 km),
8. 14 de julio III: Calles Chacabuco y Juan A. Peña (1,3 km),
9. Libertad: Calles H. Yrigoyen y 14 de Julio (0,6 km).



/ 07 Primera etapa de la Red de ciclovías

RELEVAMIENTO DE EJES

Una vez promulgada la Ordenanza y **con el objetivo de contar con un estado de situación que sirva de base**, se definió el relevamiento de una serie de categorías tanto a nivel de calzada como acera; en lo que hace a materialidad y usos.

El relevamiento, coordinado por la Oficina Técnica de la Subsecretaría de Movilidad Urbana, se lleva a cabo con personal técnico de la citada Subsecretaría, la Secretaría de obras y Planeamiento Urbano, el Emsur y el Emvial.

En tal sentido, **el relevamiento se estructuró en dos categorías principales, Espacio público urbano y Pavimentos y alumbrado**, relevándose en la primer categorías las veredas, accesos de estacionamientos en el interior de la manzana, estacionamientos reservados, elementos de señalización e iluminación verticales, rampas en esquina, sumideros, interferencias y arbolado urbano; mientras que en la segunda categoría se relevaron tanto el alumbrado público como los pavimentos.

En paralelo al relevamiento de ejes, se definió el **relevamiento pormenorizado de una serie de localizaciones, que por sus características geométricas y/o funcionales, son considerados relevantes en el diseño de la Red de Ciclovías**. Éstas son: plaza Mitre, Plaza San Martín e intersección calle Mitre y Av. Luro, calle Mitre y Boulevard Marítimo y su continuidad hasta ciclovía Plaza España, Plaza Peralta Ramos y el complejo universitario y vías.

En estos puntos se relevará tanto el espacio público de calzadas como de aceras, en cuanto a usos, materialidad, estado y plani-altimetría.

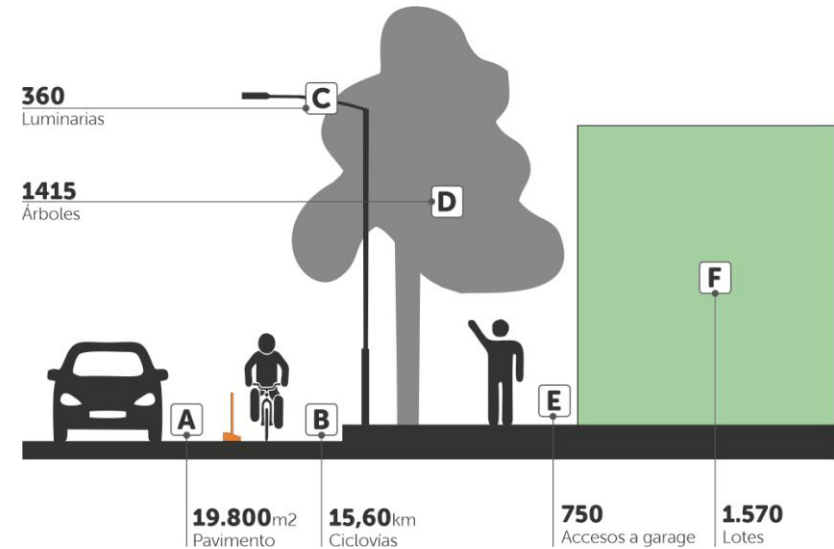


Imagen: SMU MGP 2021



/ 07 Primera etapa de la Red de ciclovías

FICHA RESUMEN PRIMERA ETAPA DE LA RED DE CICLOVÍAS

	<p>01 Ciclovía calle Brown</p> <p>Límite inicio-fin Av. Jara y calle San Luis</p> <p>Longitud 2,30 kilómetros</p>	<p>02 Ciclovía calle Mitre</p> <p>Av. Paso y Bvard. Patricio P. Ramos</p> <p>3,2 kilómetros</p>	<p>03 Ciclovía calle 14 de Julio</p> <p>Calles Roca y Chacabuco</p> <p>2,4 kilómetros</p>	<p>04 Ciclovía calle Roca</p> <p>Av. Jara y calle Mitre</p> <p>2,5 kilómetros</p>
	<p>05 Ciclovía calle Brown II</p> <p>Límite inicio-fin Av. Jara y Av. Champagnat</p> <p>Longitud 1,2 kilómetros</p>	<p>06 Ciclovía calle 14 de Julio II</p> <p>Av. Juan B. Justo y calle Roca</p> <p>1,1 kilómetros</p>	<p>07 Ciclovía calle Roca II</p> <p>Calles Mitre y Alvear</p> <p>1,6 kilómetros</p>	<p>08 Ciclovía calle 14 de Julio III</p> <p>Calles Chacabuco y Juan A. Peña</p> <p>1,3 kilómetros</p>
	<p>09 Bicisenda Libertad</p> <p>Límite inicio-fin Calles Catamarca y 14 de Julio</p> <p>Longitud 0,6 kilómetros</p>			



/ 08 Ejes priorizados

/ 08 Ejes priorizados

PRIMEROS EJES A IMPLEMENTAR

Habiéndose efectuado el relevamiento plani-altimétrico y funcional de los 16,5km, y tomando como premisa la definición de la Plaza Mitre como punto focal de la cultura ciclista marplatense, **se definieron los primeros 5,5km de ciclovía a implementar.**

Esta etapa inicial comprende:

- / **eje Mitre**, entre Av. Paso y Boulevard Marítimo Patricio Peralta Ramos hasta su conexión con la infraestructura ciclística existente de Plaza España (3,2km),
- / **eje Brown**, entre Av. Jara y calle San Luis (2,3km).

EJES CICLOVÍA PRIORIZADOS

5,5km

Eje MITRE	Eje BROWN
entre Av. Paso y Plaza España	entre Av. Jara y Plaza Mitre

Imagen: SMU MGP 2021



/ 08 Ejes priorizados

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GENERALES DE LAS CICLOVÍAS

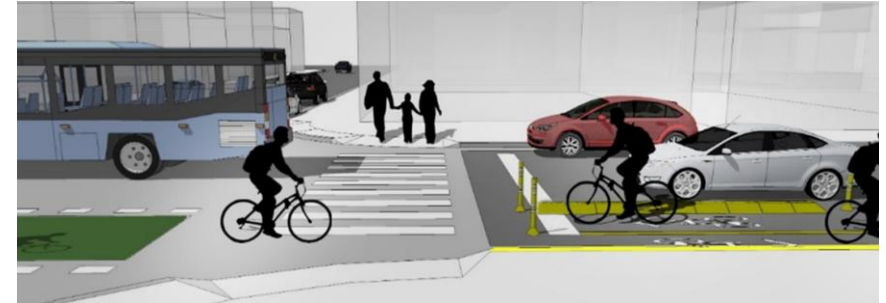
La **infraestructura exclusiva propuesta**, tiene por objetivo dotar al espacio urbano de aceptables **niveles prevención y seguridad ciclística y, a su vez, asegurar su escalabilidad, tanto en lo referente a la conformación de la red como a aumentar el grado de segregación en los futuros escenarios**. Incluye:

/ **Ciclovia bidireccional de 2,65m de ancho** total libre (mínimo), a la izquierda de la calzada, según el sentido de circulación de los motorizados.

/ **Regulación de la velocidad máxima de circulación en 30km/h** en vías con infraestructura ciclista.

/ **Poda con despeje de visuales e incorporación de luminarias a altura peatonal** que potencie las condiciones (objetivas y subjetivas) de seguridad vial y ciudadana del entorno, favorezca la presencia de peatones y ciclistas y la consecuente prevención situacional.

La **sección transversal tipo** resultante para las calles intervenidas es: ciclovia bidireccional, 2 carriles de circulación general de aprox. 3,00m cada uno y un sector de estacionamiento paralelo al cordón de 2,20m.



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GRALES

prevención + escalabilidad

Ciclovia bidireccional

Ejes máx. 30km/h

Poda y despeje luminarias

Nuevas luminarias

Imagen: SMU MGP 2021



Imagen: SMU MGP 2020

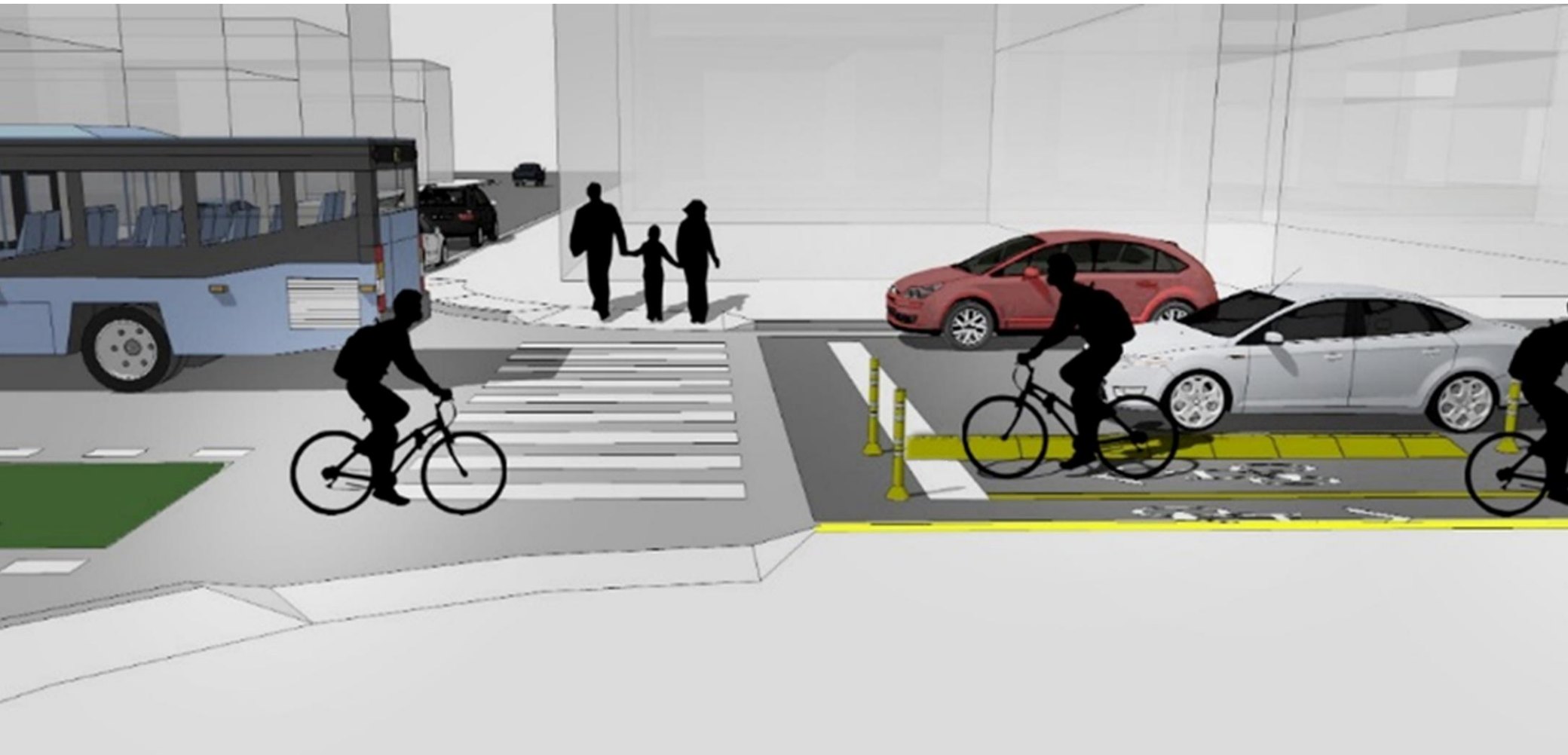
/ 08 Ejes priorizados

ESQUEMA GENERAL



/ 08 Ejes priorizados

IMAGEN ILUSTRATIVA



/ 08 Ejes priorizados

COMPONENTES DEL SISTEMA

El sistema general de ciclovías se compone de **resoluciones de intersecciones** y **resoluciones de tramo**.

Si bien el proyecto incluye el diseño tipológico de ambos componentes, las características geométricas y funcionales relevadas, determinan que cada punto deba ser adaptado a las condiciones existentes del entorno, manteniendo las siguientes premisas de diseño:

- / **Demarcación de cruces peatonales perpendiculares a la ciclovía** (y sólo en casos particulares cruces paralelos) y ciclistas.
- / **Demarcación de despeje de visuales en rombos de visibilidad y disminución de cruces peatonales en casos especiales.**
- / **Demarcación de punteras (en intersecciones) de ciclovías** con máxima segregación.
- / **Demarcación de tramos entre cuadras** con segregación variable, incluyendo accesos a cocheras particulares, dársenas de ascenso y descenso.
- / **Demarcación de dársenas de estacionamiento reservado y de carga y descarga** (sólo en transversales).
- / **Señalización vertical** de cruces ciclistas, velocidad máxima permitida sobre los ejes afectados (30km/h), inicio y fin de ciclovías y dársenas y reservados.

EJES CICLOVÍA PRIORIZADOS

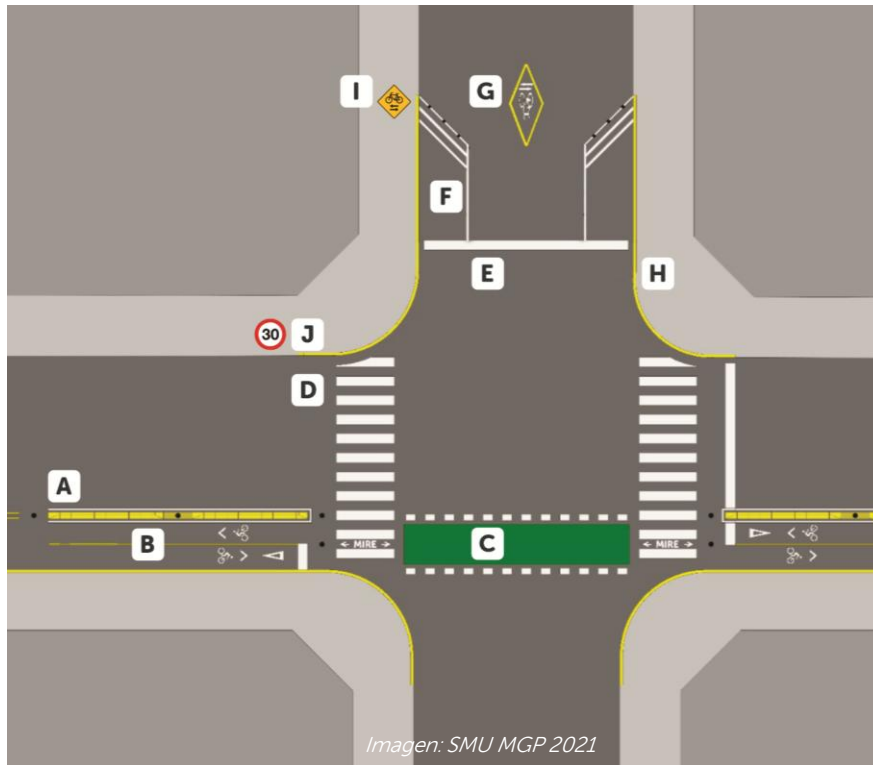
intersecciones + tramos

Demarcación de cruces peatonales perpendiculares	Despeje rombos de visual	Reducción cruces peatonales *	Demarcación puntera intersecciones ciclovía	Demarcación tramos entre cuadras ciclovía	Demarcación dársenas de estacionamiento	Señalización vertical
--	--------------------------	-------------------------------	---	---	---	-----------------------

Imagen: SMU MGP 2021

/ 08 Ejes priorizados

RESOLUCIÓN DE LA INTERSECCIÓN



a. Puntera de ciclovia:

- / 2 tramos de montantes de 6,0m cada uno (con montantes de borde en los extremos) pintados de amarillo con pintura acrílica en frío;

- / 1 línea de separación entre montantes en pintura acrílica amarilla, de ancho de 0,35m;
- / 1 línea de borde en pintura en caliente color blanco, de ancho 0,1m con una separación de 0,10m respecto de los montantes;
- / 3 delineadores en eje de montantes, a 0,75m de cada borde;
- / 1 delineador en eje de ciclovia (separando sentidos), a 0,75m de línea de frenado.

En los casos en que el diseño geométrico o funcional de la intersección no permite la resolución tipo, se garantizará como mínimo la demarcación de la línea de borde (que no deberá ser menor a los 6,0m) y los 2 delineadores más próximos a la senda peatonal. La cantidad de montantes varía y, sólo en los casos en que no permite la colocación de éstos, se demarcará un primer tramo de al menos 1,2m en pintura amarilla.

b. Demarcación interna de ciclovia:

- / 1 línea de frenado en pintura caliente;
- / 1 simbología "triángulo de frenado" en pintura acrílica blanca;
- / 2 simbologías "bici mgp + flecha" en pintura acrílica blanca;
- / 1 línea continua de separación de sentidos de igual largo que la línea de borde de montantes en pintura acrílica amarilla;
- / 1 líneas punteada de separación de sentidos en el centro de la cuadra, en tramos de 0,5m cada aproximadamente 2,5m, en pintura acrílica amarilla.

En los casos en que el diseño no permite la resolución tipo, se garantiza como mínimo la demarcación de la línea de frenado y simbología "triángulo de frenado" y 1 simbología "bici mgp + flecha", repitiendo el par completo de simbología de "bici mgp + flecha" en eje con el primer tramo continuo de segregación de ciclovia (ya sea materializado con montantes o pintura).

/ 08 Ejes priorizados

c. Cruce ciclista:

- / 1 pastilla en pintura metil metacrilato color verde de ancho de 2,1m;
- / 2 líneas en pintura en caliente color blanco punteada de ancho 0,3m a 0,2m de la pastilla verde, en tramos de 0,50m separados entre sí a 0,5m.

d. Cruce peatonal perpendicular a ciclovía (por mano):

- / 1 senda peatonal en pintura en caliente color blanco de ancho de 3,0m en bastones de ancho 0,5m separados entre sí cada 0,5m;
- / 1 simbología "mire + flechas" en pintura acrílica color blanco entre el primer y segundo bastón, del lado de la ciclovía.

e. Cruce peatonal paralelo a ciclovía:

- / 1 línea de frenado en pintura en caliente color blanco de ancho 0,5m a 6,0m de la línea de cordón;
- / Sólo en los casos particulares se demarcarán sendas peatonales en sentido paralelo a la ciclovía, que serán, de largo de 3,0m en calles y 5,0m en avenidas.

f. Cebrado de despeje de visuales en rombo de visibilidad (por lado):

- / 1 línea de borde demarcando una dársena a cada lado de la calle, en relación con la línea de frenado, garantizando un paso libre de 6,0m, en pintura en caliente blanca, con un primer tramo paralelo al cordón de 6,0m y un tramo de cierre a 45°;
- / 2 líneas de cebrado en cada dársena en pintura en caliente blanca de ancho de 0,15m separadas de la línea de borde a 45° y entre sí cada 0,3m;
- / 3 tachas reflectivas sobre línea de borde a 45° distribuidas regularmente.

En los casos que existan ingresos a garage privados en el espacio a ocupar por el cebrado, este será eliminado.

g. Pastilla amarilla de cruce ciclovía:

- / 1 simbología en pintura en frío 3en1 de tipo rombo amarillo con simbología bicicletas + flecha en color blanco, de 4,3m x 1,8m colocada a 50,0m del cruce de ciclovía. La misma se demarcará con línea de borde y simbología interior.

h. Pintura de cordón:

- / Pintura de cordones de ochavas en esquinas con cebrado de despeje y continua de cordón en mano ciclovía, en pintura en frío color amarillo.

i. Señalización vertical cruce ciclista:

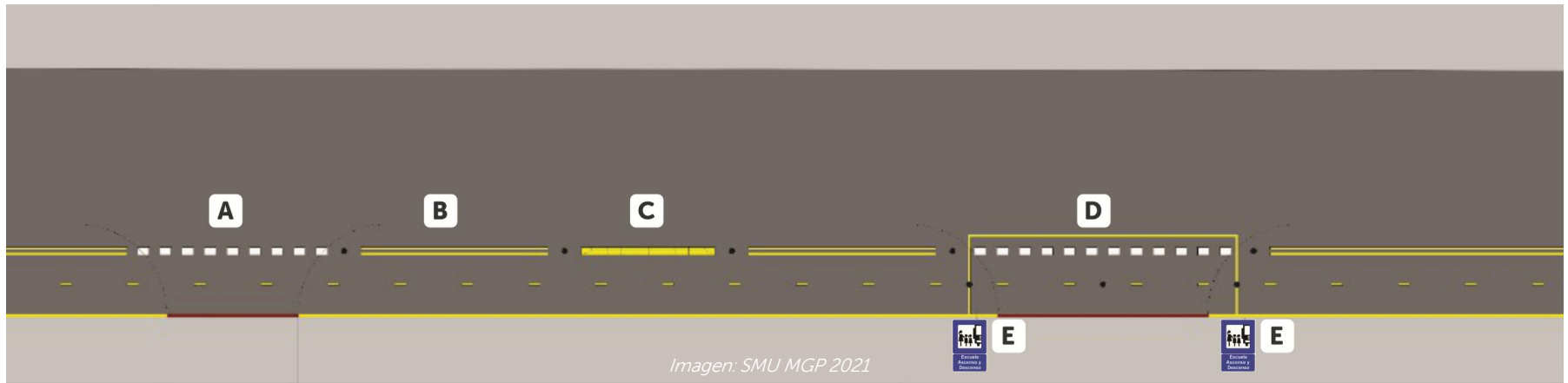
- / En coincidencia con la Pastilla amarilla de cruce ciclovía, según el sentido del tránsito vehicular, se instalará sobre el cordón derecho, una señal vertical de precaución de cruce de ciclovía, de tiro rombo amarillo 0,7 x 0,7m.

j. Señalización vertical velocidad máxima permitida 30km/h:

- / En cada intersección, sobre los ejes afectados a ciclovía se instalará sobre el cordón derecho, una señal vertical reglamentaria de (30 km/h).

/ 08 Ejes priorizados

RESOLUCIÓN DEL TRAMO



a. Acceso a garage:

- / 1 línea punteada en pintura en caliente blanca de ancho de 0,35m en tramos de 0,5m separados cada 0,5m.

El largo de la misma se definirá proyectando una línea perpendicular al cordón a 1,5m de cada borde exterior de garage para calzadas de 11,0m y de 3,5m para calzadas de ancho menor, al mismo tiempo que proyectando un radio de 4,0m desde ambos bordes.

En los casos que el diseño funcional determina que dos tramos de línea punteada queden a menos de 1,0m entre sí, éstos se unifican.

b. Segregación con pintura:

- / Doble línea amarilla en pintura caliente amarilla de ancho de 0,10m separadas a 0,15m.

Dicha línea se demarcará, en sentido longitudinal, a una distancia de 0,75m de un delimitador o a 0,50 de una línea punteada de acceso a garage, según sea el caso.

c. Segregación con montantes:

- / Hasta un máximo de 2 tramos de montantes de 6,0m cada uno (con montantes de borde en los extremos), pintados de amarillo con pintura acrílica en frío.
- / 2 delimitadores, uno a cada lado a 0,75m del último montante.

De acuerdo al diseño geométrico y funcional de cada cuadra, se define la colocación de una segregación completa con montantes o un tramo de ella, procurando localizarla en la mitad de cuadra.

/ 08 Ejes priorizados

d. Dársena de acceso y descenso:

- / 1 línea continua de 0,1m en pintura caliente amarilla, definiendo un "cajón" de 3 lados, cuyos lados cortos tendrán 3,6m para calzadas de 11,0m y 3,45m para calzadas de menor ancho;
- / 1 línea punteada en pintura en caliente blanca, de ancho de 0,35m en tramos de 0,5m separados cada 0,5m;
- / 2 delineadores a ambos lados del "cajón" en eje con la línea de segregación.

De acuerdo al diseño geométrico y funcional de cada cuadra, se define la colocación de una segregación completa con montantes o un tramo de ella, procurando localizarla en la mitad de cuadra.

d. Dársena de acceso y descenso:

- / 1 línea continua de 0,1m en pintura caliente amarilla, definiendo un "cajón" de 3 lados, cuyos lados cortos tendrán 3,6m para calzadas de 11,0m y 3,45m para calzadas de menor ancho;
- / 1 línea punteada en pintura en caliente blanca, de ancho de 0,35m en tramos de 0,50m separados cada 0,5m;
- / 2 delineadores a ambos lados del "cajón" en eje con la línea de segregación;
- / 2 delineadores sobre línea "cajón" en eje con la división de sentidos de ciclovía.

Tantos delineadores como resulten necesarios sobre línea punteada divisoria de sentidos de ciclovía para garantizar la exclusividad ciclista del carril más próximo al cordón.

e. Señalización vertical dársenas:

- / En cada dársena, tanto sea sobre el eje afectado a ciclovías como sobre las calles transversales, se instala una señal informativa de "dársena de ascenso / descenso", "estacionamiento reservado" o "carga y descarga", de acuerdo a cada caso particular.

/ 08 Ejes priorizados

VISTAS



Imagen: SMU MGP 2020

/ 08 Ejes priorizados

FICHA RESUMEN EJES PRIORIZADOS

01 Ciclovía calle Brown

Límite inicio-fin Av. Jara y calle San Luis

Longitud 2,30 kilómetros

02 Ciclovía calle Mitre

Límite inicio-fin Av. Paso y Bvard. Patricio P. Ramos

Longitud 3,2 kilómetros





Anexo

Acciones de fortalecimiento de la cultura ciclista implementadas

/ Anexo Acciones de fortalecimiento de la cultura ciclística implementadas

COMPONENTES DE LA CULTURA CICLISTA



/ Anexo Acciones de fortalecimiento de la cultura ciclística implementadas

EL CICLISTA URBANO COMO AGENTE DE CAMBIO

En el Apartado 3, "Transformando la crisis en oportunidad", entre otros aspectos, se señaló que la pandemia del covid-19 puede entenderse como una oportunidad para "consolidar definitivamente la cultura ciclista marplatense".

El empoderamiento, la concientización, el patrimonio y la infraestructura son consideradas partes necesarias de la construcción de dicha cultura.

Se entiende que tanto las obras de infraestructura, como las acciones de concientización y difusión, deberán tener como último objetivo producir un cambio real en los patrones de movilidad de los ciudadanos de General Pueyrredon, que tienda hacia modos activos y sustentables, hacia conductas basadas en el respeto y la convivencia.

El empoderamiento del ciclista urbano como agente de cambio será decisivo para la consecución de este objetivo.



/ Anexo Acciones de fortalecimiento de la cultura ciclística implementadas

UTILIZACIÓN DE LAS REDES SOCIALES MUNICIPALES PARA INFORMAR Y DIFUNDIR

La **utilización de redes sociales posibilita, al mismo tiempo que informar sobre los proyectos y acciones de gobierno, tener un ida y vuelta con los ciudadanos** y un canal de comunicación directo tanto en cuanto al apoyo a las iniciativas, como a reclamos, inquietudes y necesidades, que puedan ser útiles a la hora de evaluar prioridades e impactos de las acciones proyectadas.

Como parte de esta tarea, **desde las redes sociales oficiales** de la Municipalidad de General Pueyrredon y, particularmente de la Subsecretaría de Movilidad Urbana, como estrategia de difusión de la Iniciativa Impulso a la Movilidad Activa, y desde lógicas de gobierno abierto, **se ha hecho pública la carpeta de proyecto, oportunamente presentada y que diera origen a la Ordenanza Primera Etapa de la 1era Red de Ciclovías de General Pueyrredón, así como se han difundidos diversos spots y publicaciones sobre el tema.**



/ Anexo Acciones de fortalecimiento de la cultura ciclística implementadas

LA MOVILIDAD EN BICICLETA COMO EJE DE TRABAJO 2020 DE LA CASV

Desde la Subsecretaría de Movilidad Urbana, se coordina, en representación del Departamento Ejecutivo a la Comisión Asesora de Seguridad Vial CASV. Dicha Comisión, compuesta por cerca de 50 instituciones y organizaciones público, privadas y del tercer sector, tiene por objetivos, difundir medidas de seguridad vial, ordenar y sistematizar las leyes y normativas en la materia, desarrollar un programa de seguridad vial y promover acciones tendientes a disminuir la mortalidad y morbilidad de los vecinos del Partido de General Pueyrredon.

Si bien fue creada mediante ordenanza en el año 1992, comenzó a trabajar efectivamente en 2020.

La pandemia modificó parte de los comportamientos de desplazamiento de las poblaciones y Mar del Plata no fue ajena a esto.

La incorporación definitiva de la bicicleta en el sistema de movilidad local con condiciones de seguridad, se constituyó en una de las preocupaciones de los integrantes de la Comisión Asesora de Seguridad Vial, transformándose en eje de trabajo durante el año, tanto en la Subcomisión de Concientización como Técnica.

En tal sentido, durante el año 2020 desde la CASV, se trabajó sobre el proyecto de ordenanza "Red troncal de vías exclusivas para bicicletas", confeccionando un Documento de Asesoramiento que fuera remitido al Honorable Concejo Deliberante como aporte al mismo.

Asimismo, bajo los lemas "seamos protagonistas de una mejor manera de movernos" y "se parte del cambio que querés ver, subite a la bicicleta", se trabajó, y continúa trabajando, en el armado de un ciclo de charlas tituladas "Seguridad vial ciclística en la movilidad urbana", estructurado en tres episodios: Movilidad deseada, Uso seguro de la bicicleta y Maniobras seguras y preventivas.



Seamos protagonistas de una mejor manera de movernos

/ Anexo Acciones de fortalecimiento de la cultura ciclística implementadas

INICIATIVA DE ARTE URBANO Y BICICLETAS “BiciARTE EN MOVIMIENTO”

Entendiendo al **arte urbano como una herramienta de expresión y participación ciudadana y, con el objetivo de fortalecer a la bicicleta como un símbolo de la movilidad sustentable y del arte en acción**, en noviembre de 2020 se desarrolló el encuentro inaugural de la iniciativa en Plaza España.

En tal ocasión, la **Secretaría de Cultura y Flax Art Gallery de Mar del Plata, con el apoyo de la Subsecretaría de Movilidad Urbana, convocaron a diferentes artistas marplatenses para que pintaran con diferentes técnicas, colores y estilos las 12 bicicletas que integran el proyecto** y que una vez terminada la jornada quedaron expuestas en el Centro Cultural Villa Victoria.

La jornada sirvió asimismo para que, desde la Subsecretaría de Movilidad Urbana, se pueda **tener contacto personal individual con los asistentes, a fin de informar sobre el proyecto 1era Red de Ciclovías de General Pueyrredon e intercambiar parecer e inquietudes.**

Con el comienzo de la temporada de verano, y manteniendo todas las restricciones sanitarias impuestas por la pandemia, así como las de seguridad vial, **dichas bicicletas fueron el vehículo para el desarrollo de visitas guiadas** que permitieron a turistas y locales, conocer, descubrir y disfrutar de lugares y residencias que desde distintas perspectivas forman parte de la historia artística y patrimonial de la ciudad, de una forma diferente.



/ Anexo Acciones de fortalecimiento de la cultura ciclística implementadas

INICIATIVA 30 DIAS EN BICI

Nuevamente, y entendiendo tanto a las redes sociales como a las distintas iniciativas tanto locales como globales como medio de acercamiento a la comunidad, en abril de 2021, desde las redes de la Subsecretaría de Movilidad Urbana se adhirió a dicha iniciativa.

30 Días en Bici, nació de una iniciativa ciudadana para promocionar el uso cotidiano de la bicicleta y se ha convertido en una herramienta al servicio de las ciudades para llenar las calles de ciclistas. Promueve el uso diario y cotidiano de la bicicleta como elemento de movilidad personal en la ciudad y está presente cada abril en las principales ciudades españolas y latinoamericanas.

Desde la Subsecretaría de Movilidad Urbana, a través de una publicación diaria de fotos propias y fotos recibidas por los usuarios de la red, se consiguió contar con un ida y vuelta fluido con usuarios y potenciales usuarios de este modo de movilidad, que expresaron tanto su apoyo a las iniciativas y políticas propuestas por el municipio, como sus reclamos y preocupaciones, entre los que se destaca la problemática del robo de bicicletas.



/ Anexo Acciones de fortalecimiento de la cultura ciclística implementadas

CORREDOR RECREATIVO

Con el objetivo de **dar respuesta a la población marplatense y batanenses respecto a la necesidad de retomar el contacto con el espacio libre urbano, luego de los meses de aislamiento estricto**, producto de la pandemia covid-19, desde el Municipio de General Pueyrredon y, retomando la idea del Corredor Saludable que hubiera existido años anteriores, se implementó el **Corredor Recreativo, sobre el borde costero, desde el Puente de Punta Iglesias en la desembocadura de Diagonal Alberdi, hasta la Avenida Constitución.**

Con funcionamiento durante los fines de semana, **este sector de la costa marplatense se reservó para el uso recreativo de peatones y ciclistas, interrumpiendo el tránsito vehicular.**

Posibilitó que tanto familias, como grupos de runners y ciclistas y personas individuales de todas las edades, recuperen el uso del espacio público, fomentando el ejercicio y el esparcimiento.

Esta iniciativa se vio favorecida por la, por entonces aún en construcción, obra de remodelación de Plaza España, que incluye un primer pequeño tramo.



/ Anexo Acciones de fortalecimiento de la cultura ciclística implementadas

TRAMO CICLOVÍA PLAZA ESPAÑA

Tal como se hizo referencia anteriormente, en el marco de la obra de remodelación de Plaza España, se incluyó un tramo de ciclovia que corresponde al eje costanero. Asimismo y dentro de la misma obra, queda pendiente de ejecución el primer tramo de la bisisenda Libertad, desde calle Hipólito Yrigoyen a Catamarca, que da origen a uno de los ejes de mayor longitud de la red de ciclovias.

la obra no sólo tiene por objetivo la puesta en valor de la plaza y el Museo de Ciencias Naturales que en ella se emplaza, sino también la redefinición del espacio público circundante, principalmente del paseo costero, con nuevas lógicas de prioridad peatón / ciclística, transformando al entorno próxima de la misma en una zona calma.

Si bien **el tramo de ciclovia construido** tiene una extensión muy corta, se entiende que **ha servido para dar el punta pie inicial de la red, facilitando la aceptación por gran parte de la población de General Pueyrredón que, sobre todo los fines de semana, se vuelca a darle uso.**



/ Anexo Acciones de fortalecimiento de la cultura ciclística implementadas

VEREDA DE CONVIVENCIA PASEO COSTANERO SUR

Con el objetivo de conectar, con condiciones de seguridad peatonal y ciclista, dos sectores de la costa marplatense con un alto poder de atracción, tanto para turistas como locales, desde la Secretaría de Obras y Planeamiento Urbano se desarrolló el proyecto Paseo Costanero Sur que, en su primer etapa, actualmente en ejecución, une los balnearios de Punta Mogotes con la intersección de Avenida de los Trabajadores y calle Magallanes, en inmediaciones del Centro Comercial Puerto.

A través de la generación de una vereda de ancho variable, bajo el formato de convivencia peatonal y ciclística, el proyecto busca dotar a la zona sur de la ciudad de un paseo en contacto con el borde costero, que facilite y promueva la actividad física y el esparcimiento en condiciones de seguridad controlada.

De esta manera podría decirse que se constituye en la primer infraestructura ciclista de ese sector de la ciudad.





ciclovías
de General Pueyrredon

mgp
mgp.gob.ar

Municipalidad de
General Pueyrredon

Tenemos todo