

PROYECTO DE LEY

CIRCULACIÓN EFICIENTE Y SEGURA

Artículo 1º.- Modifíquese la ley N° 2.148 en su punto 2.4.6 el cual quedará redactado de la siguiente forma:

“Los carriles de circulación observarán las siguientes dimensiones mínimas:

- a) En vías con velocidad máxima de circulación superior a 60 km/h: ancho mínimo de dos metros con ochenta centímetros (2,80 m). donde la geometría de la vía lo permita, un carril con tres metros (3 m) de ancho.
- b) En vías con velocidad máxima de circulación igual a 60 km/h: ancho mínimo de dos metros con ochenta centímetros (2,80 m), con excepción de aquellas arterias donde las líneas de autotransporte público de pasajeros (colectivos) circulan permanentemente en forma segregada y no integren la red de tránsito pesado.
- c) En vías con velocidad máxima de circulación inferior a 60 km/h: si circulan líneas de autotransporte público de pasajeros (colectivos), o integran la red de tránsito pesado, ancho mínimo de tres metros (3 m). Demás supuestos, ancho mínimo de carril de dos metros con ochenta centímetros (2,80 m), debiendo contemplarse, donde la geometría de la vía lo permita, un carril con tres metros (3 m) de ancho.
- d) En vías con velocidad máxima de circulación superior a 60 km/h con 5 carriles o más por mano: carriles exclusivos para motocicletas con un ancho de un metro y veinte centímetros (1,20 m) con demarcación horizontal indicativa.



- e) En vías con **LEGISLATURA** Ciudad Autónoma de Buenos Aires velocidad máxima de circulación inferior a 60 km/h con 4 carriles o más por mano: carriles exclusivos para motocicletas con un ancho de un metro (1 m) con demarcación horizontal indicativa.
- f) En carriles de ascenso y descenso: dos metros con cincuenta centímetros (2,5 m) ,debiendo contemplarse, donde la geometría de la vía lo permita, un carril con tres metros (3 m) de ancho”

Artículo 2°.- Agréguese el punto “ e) ” al punto 6.2.2 Límites máximos especiales en la Ley N° 2.148 -Código de tránsito y transporte el cual quedará redactado de la siguiente forma:

“e) En los carriles de ascenso y descenso: treinta kilómetros por hora (30 km/h)”

Artículo 3°.- Agréguese el punto “g” al punto 6.1.6 en la Ley N° 2.148 -Código de tránsito y transporte el cual quedará redactado de la siguiente forma:

“g) Carriles de ascenso y descenso: Está prohibido girar a la izquierda salvo en las incorporaciones previstas.”

Artículo 4°.- Crease el punto 14.4.4 en la Ley N° 2.148 -Código de tránsito y transporte el cual quedará redactado de la siguiente forma:

“14.4.4 Los carriles de ascenso y descenso observan las siguientes características:

- a) Cada cien metros (100 m) establece una incorporación con la señalización correspondiente y la demarcación horizontal prevista en el capítulo 2.4.
- b) Dispongase de reductores de velocidad cada veinte metros (20 m) de carril. En los diez metros (10 m) previos a la incorporación también.”



LEGISLATURA

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Artículo 5 °.- Créase el punto 7.1.7 bis en la Ley N° 2.148 -Código de tránsito y transporte el cual quedará redactado de la siguiente forma:

“7.1.7. Zonas de Detención Segura de Motos en Arterias Multicarriles. Se establecerán zonas de detención de motocicletas en los dos metros (2 m) precedentes al inicio de la demarcación de la senda peatonal en arterias multicarriles con semáforos.”

Artículo 7 °.- Dispóngase la eliminación de las ciclovías llegado el caso a fin de posibilitar la construcción de carriles de ascenso y descenso y de motos en caso de ser posible.

Artículo 8°.- Comuníquese, etc.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente,

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires cuenta con aproximadamente 1.172.000 motos registradas y miles de motos que ingresan desde la Provincia de Buenos Aires configurándose como un medio de transporte privado crucial. A pesar de ello, las leyes y políticas públicas de tránsito y transporte distan completamente de las necesidades de quienes las conducen dejándolos desamparados y sin herramientas de seguridad vial. La OMS estima que los motociclistas son 26 veces más vulnerables. Este hecho tiene un correlato, puesto que 44 de cada 100 víctimas fatales en accidentes viales en la Argentina corresponde a motociclistas siendo por lo tanto necesario implementar medidas que permitan una reducción de los siniestros.

Los carriles para motos son una medida tomada por numerosas ciudades a lo largo y ancho del mundo dando resultados sumamente positivos. Estos permiten por un lado evitar las invasiones de carriles tanto de motos a autos como viceversa, las maniobras de tipo zig-zag y los sobrepasos indebidos. La opinión pública respecto a ello es sumamente positiva en base al Observatorio Vial de CECAITRA, el cual arrojó un 82% de opinión positiva respecto a estos.

A su vez, en lo que respecta a las Zonas de Detención Segura de Motos en Arterias Multicarriles es una política pública ya implementada en la ciudad en la zona céntrica, la misma consta de un espacio de detención especial para motos a fin de evitar maniobras peligrosas por parte de los motociclistas y accidentes por la negligencia de los conductores al iniciar la marcha. A los motociclistas se los segrega considerando su vulnerabilidad, velocidad, tamaño y peso. Las motos, sin embargo, no han sido consideradas, se las suele mezclar con los automóviles. Existen buenas (y malas) experiencias en otros países sobre segregación del tránsito de motos.

Como los asientos de las motos no cuentan con respaldos ni apoyos para las cabezas, cualquier golpe desde atrás, dado por otro vehículo, es muy peligroso para las vértebras de los ocupantes. Por ese motivo, es necesario considerar zonas de detención segregadas siempre que sea posible, en semáforos, cabinas de pago de peajes, zonas de detención para giros, etc.

En lo que refiere a los carriles de ascenso y descenso estos habilitan a la reducción del tránsito en función de permitir la circulación a velocidades reducidas que permitan acaparar la clientela. Separarlos del tránsito normal simplifica el tránsito de los demás vehículos los cuales deben de

convivir con taxis circulando a bajas velocidades en busca de pasajeros. En adición, el diseño planteado incorpora medidas de seguridad para la prevención de su uso indebido, estableciéndose reductores de velocidad con distancias lo suficientemente cerca como para evitar excesos de velocidad por parte de los usuarios.

Tal política se ha implementado en diversas ciudades a lo largo y ancho del mundo demostrando efectivos resultados y pudiendo ser posible su aplicación en el ámbito de CABA sin la necesidad de modificar la vereda y por lo tanto afectar la circulación peatonal. A su vez, tal mejora va en sintonía con lo previsto por el punto 2.1.2 de Planificación Urbana del Código de Transporte y Tránsito de la ciudad.

Por todo lo expuesto, solicito el acompañamiento del presente proyecto de ley.