



## **PROYECTO DE LEY**

### **Reforma de ciclovías**

**Artículo ° 1.-** Modifíquese el punto 6.10.5 de la Ley 2.148 - Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

“Los ciclorodados pueden circular por cualquier arteria de la Ciudad, excepto las que se detallan a continuación:

a) Las autopistas, a saber: 25 de Mayo (AU 1), Perito Moreno (AU6), Héctor J. Cámpora (AU 7), 9 de Julio Sur y Presidente Dr. Arturo U. Illia.

b) Calzadas centrales de la Av. Gral. Paz y de la Av. Tte. Gral. Luis J. Dellepiane.

c) Avenidas.

f) Arterias peatonales así designadas por ley.”

**Artículo °2.-** Modifíquese el punto 14.4.2 de la Ley 2.148 - Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el cual quedará redactado de la siguiente forma:

“14.4.2 Sistema de red de carriles

La Ciudad mantiene un sistema de red de carriles para bicicletas que interrelaciona las principales áreas conflictivas y de origen y destino del tránsito existente y potencial de bicicletas. El sistema de red de carriles se conforma de ciclovías, bisisendas y ciclocarriles. En todos los casos mantienen trazados y dimensiones de seguridad adecuada, única circulación, iluminación, señalización y sistema de información al usuario.

Debe proporcionar, en los casos que sea posible, de espacios de estacionamiento a fin de retribuir los espacios removidos por la construcción de las ciclovías.”



**Artículo °3.-** Modifíquese el punto 14.4.3 de la Ley 2.148 - Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

“La red de carriles observa las siguientes características:

- a. Los carriles están conformados por el mismo material que el resto de la calzada, incorporando las señalizaciones horizontales y verticales adecuadas y con una división que lo separe del resto del tránsito. Debe contar con señalización nocturna titilante que señale la calzada.
- b. Los carriles únicamente son de mano única y de no menos de ochenta (80) centímetros de ancho.
- c. Se procura la mayor visibilidad en las intersecciones facilitando la detección del ciclista a los conductores de otros vehículos, mediante la señalización correspondiente. Debe proporcionar un reductor de velocidad cuyo fin es obligar a una reducción de la velocidad vehicular previo a la intersección entre la ciclovía y otra arteria.
- d. Cuando las bicisendas se construyen sobre las aceras, la calidad del revestimiento cumple los requisitos necesarios para reducir los riesgos de caída.”

**Artículo°4.-** Comuníquese, etc.



# Legislatura

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

"2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires"



## **FUNDAMENTOS**

Señor presidente,

Las ciclovías en la Ciudad de Buenos Aires se han consolidado como un método alternativo y sustentable de movilidad llegando a los 300 kilómetros de trazada. Sin embargo, tanto su diseño como implementación constan de fallas que ponen en riesgo la vida de los usuarios, transeúntes y causan estragos en la movilidad dentro de la ciudad. En cuanto a su diseño, las mismas cuentan con mecanismos vagos de señalamiento lo que conlleva a la peligrosidad en su uso, en especial en condiciones climáticas adversas y en horarios nocturnos. La potencialidad de accidentes es claramente resaltada por este aspecto y aún más alarmante cuando se toma a consideración que, según el informe de movilidad ciclista del GCBA, solo el 22,5% de los ciclistas utilizan casco de seguridad. En suma a ello, se prevé la disposición de reductores de velocidad obligatorios previo al cruce de una ciclovía con el objeto de forzar una reducción y mayor atención al momento de cruzar la intersección.

De igual forma es menester recordar que, a pesar de ser mencionada numerosas veces como un elemento de primer orden de relevancia en el transporte en Buenos Aires, tan solo contó con 300.000 usuarios diarios para el 2023 según el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, es decir el 3,9% del total de los viajes en CABA. Su impacto por lo tanto, es claramente reducido y poco ha afectado a las dinámicas de movilidad en la ciudad en relación al objetivo de las ciclovías cuya finalidad es incentivar el uso de bicicletas en detrimento de los vehículos particulares. Al ser secundaria su importancia, no es concebible que se lo promueva y edifique como prioridad dentro del sistema de transporte de la ciudad afectando la circulación vehicular.

El presente proyecto de ley pretende simplificar el trazado y beneficiar a las principales arterias de circulación en la ciudad. La simplificación del trazado en cuanto al sentido que deben de adoptar previene accidentes dentro de la ciclovía y disminuye la potencialidad de accidentes al evitar el flujo de bicicletas en doble sentido. En suma, la eliminación en arterias troncales constituyen pasos en la readecuación de las vías de



movilidad dentro de la ciudad. Por mencionar un ejemplo la ciclovia en Avenida del Libertador presenta una molestia para la ciudadanía porteña con quejas por parte de los vecinos llevando a que su trazado haya sido modificado y paralizado en su extensión, como lo detallan medios tales como Infobae y Página 12. La eliminación de ciclovías en avenida no implica la imposibilidad de circular en bicicleta, sino su adaptación a las normas de circulación previstas por la ley como así también el uso de bicisendas en caso de que la autoridad de aplicación decida adaptarlo de tal modo.

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

Firmado digitalmente por Jorge Mario RETA  
Fecha:10/06/2024 15:24:56  
Jorge Mario Reta  
Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires