



Ley CABA N° 2586

DECRETO REGLAMENTARIO N° 1474/08

Sistema de Transporte Público de Bicicleta (TPB) para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

*Buenos Aires, 11 diciembre de 2008
B.O.C.B.A. N° 3082 del 22-12-08)*

VISTO: la Ley N° 2.586, el Expediente N° 38.806/2008, y
CONSIDERANDO:

Que por la Ley N° 2.586 se ha creado el Sistema de Transporte Público de Bicicleta (TPB) en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con el objetivo de promover el uso de la bicicleta como transporte saludable y respetuoso con el medio ambiente, que contribuya a reducir los niveles de congestión de tránsito y a mejorar la salud y la calidad de vida de los ciudadanos;

Que mediante el ordenamiento referido se incorpora la bicicleta entre las alternativas modales de desplazamiento en la ciudad, jerarquizándola como un medio alternativo y complementario del transporte público urbano, con el objeto de contribuir a la consolidación de una movilidad ambientalmente sustentable a partir de desincentivar el uso del automóvil particular;

Que la citada ley incorpora de manera expresa, entre los criterios centrales que deben guiar la adopción de medidas tendientes a implementar el sistema, el concepto de "movilidad urbana limpia" de suerte tal de contribuir a la protección del medio ambiente, en particular de las emisiones contaminantes asociadas al uso de motores de combustión interna;

Que en cumplimiento del mandato legal, este Poder Ejecutivo, a través del organismo técnico pertinente, ha realizado los correspondientes estudios y evaluaciones acerca de las necesidades que conllevan la puesta en marcha del Sistema de Transporte Público de Bicicleta, que requiere de una serie de acciones tendientes a facilitar su utilización, esencialmente en lo atinente a la infraestructura de soporte, generando espacios para la circulación de las bicicletas, y a la necesidad de concientización de la comunidad;

Que, en consecuencia, debe aprobarse la normativa reglamentaria que posibilite la instrumentación del nuevo sistema tanto como la realización de los procedimientos requeridos para su definitiva implementación;

Que conforme a lo establecido en la señalada legislación, procede su reglamentación por parte de este Poder Ejecutivo;

Que la Procuración General de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ha tomado la intervención que le compete;

Por ello, en uso de las atribuciones conferidas por los Artículos 102 y 104 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires,

EL JEFE DE GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES DECRETA

Artículo 1°. Apruébase el Reglamento de la Ley N° 2.586 de creación del Sistema de Transporte Público de Bicicleta de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que, como Anexo I forma parte integrante del presente.

Artículo 2°. El presente Decreto es refrendado por los señores Ministros de Desarrollo Urbano, de Ambiente y Espacio Público, y por el señor Jefe de Gabinete de Ministros.

Artículo 3°. Dese al Registro, publíquese en el Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires, comuníquese a los Ministerios de Desarrollo Urbano, de Ambiente y Espacio Público, a la Subsecretaría de Transporte, y para su conocimiento y demás efectos remítase a la Dirección General de Transporte. Cumplido, archívese.

MACRI – Chain – Piccardo – Rodríguez Larreta

ANEXO I

Artículo 1°. La Subsecretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de Desarrollo Urbano, u organismo que en el futuro la reemplace, es Autoridad de Aplicación del régimen de la Ley N° 2.586 de creación del Sistema de Transporte Público de Bicicleta de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y del presente decreto, en orden a la responsabilidad primaria que le asiste en la regulación del transporte y el tránsito de la ciudad y a su calidad, asimismo, de Autoridad de Aplicación del Código de Tránsito y Transporte aprobado por Ley N° 2.148.

Artículo 2°. Sin Reglamentación.

Artículo 3°. Sin Reglamentación.

Artículo 4°.

Inciso a). Sin Reglamentación.

Inciso b). Sin Reglamentación.

Inciso c). Sin Reglamentación.

Inciso d). Sin Reglamentación.

Inciso e). Sin Reglamentación.

Inciso f). Sin Reglamentación.

Inciso g). Sin Reglamentación.

Inciso h). Sin Reglamentación.

Inciso i). Sin Reglamentación.

Inciso j) La Autoridad de Aplicación tiene a su cargo la creación e implementación del Registro de Prestadores del Sistema de Transporte Público de Bicicleta, el cual funcionará en su órbita, debiendo fijar las funciones y alcances del mencionado Registro, así como los requisitos de admisibilidad para la inclusión de los interesados al mismo.

Artículo 5°. Sin Reglamentación.

Artículo 6°. Los usuarios del Sistema de Transporte Público de Bicicleta se clasifican en:

a) Abonados de larga duración: son aquellos que se abonan al servicio por períodos anuales.

b) Abonados de corta duración: son aquellos que se abonan al servicio por un período máximo de UNA (1) semana.

Artículo 7°.

Inciso a). En función de la mejor operatividad y funcionamiento del Sistema de Transporte Público de Bicicleta, en forma complementaria a las Estaciones de distribución/estacionamiento de bicicletas se implementarán Puestos operativos de la red, en los que, de modo automatizado, se instalarán puntos de anclaje de unidades de bicicleta.

La Autoridad de Aplicación determinará, con fundamento en evaluaciones técnicas, la cantidad, dimensión y localización de las Estaciones de distribución/estacionamiento y de los Puestos operativos de la red, atendiendo a criterios de demanda, de intermodalidad, de cercanía a zonas de generación o atracción de viajes, de disponibilidad de espacio público, de intrusión visual y a los demás que deban ser considerados en orden a la eficiencia y operatividad del sistema.

Inciso b). La Autoridad de Aplicación determinará, con fundamento en evaluaciones técnicas, la cantidad estimada de unidades de bicicletas disponibles en cada una de las Estaciones de distribución/estacionamiento y de los Puestos operativos de la red al momento de la implementación de la primera fase del sistema, sin perjuicio ello de las adecuaciones o redimensionamientos que quepa imprimir en función de los resultados arrojados por la experiencia operativa.

Inciso c). Sin Reglamentación

Inciso d). Sin Reglamentación.

Artículo 8°.La Autoridad de Aplicación coordinará con el Ministerio de Ambiente y Espacio Público el diseño y emplazamiento de las Estaciones de distribución/estacionamiento y de los Puestos operativos de la red de servicios, elementos éstos que deberán integrarse en su entorno urbanístico.

Artículo 9.

Inciso a). Sin Reglamentación.

Inciso b). Sin Reglamentación.

Inciso c). Sin Reglamentación.

Inciso d). Sin Reglamentación.

Inciso e). Sin Reglamentación.

Inciso f). Sin Reglamentación.

Inciso g). Sin Reglamentación.

Inciso h). Sin Reglamentación.

Artículo 10°. Sin Reglamentación.

Artículo 11°. Sin Reglamentación.

Artículo 12°. Sin Reglamentación.

Artículo 13°. Sin Reglamentación.

Artículo 14°. Sin Reglamentación.

Artículo 15°. Sin Reglamentación.

Artículo 16°. Sin Reglamentación.

Artículo 17°. Sin Reglamentación.

Artículo 18°.

Los usuarios que infrinjan las obligaciones que establece este régimen, las normas y el contrato de uso del sistema serán susceptibles de la aplicación de sanciones conforme a lo establecido en el presente artículo.

El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones asumidas por el usuario, podrá dar lugar a que se declare la baja del usuario del servicio, Sin perjuicio de ello, el usuario deberá declarar al suscribir el pertinente contrato, que conoce y acepta que el incumplimiento de sus obligaciones dará lugar, también, a la aplicación de las penalizaciones y recargos vigentes, que deberán estar publicados en las Estaciones de distribución/estacionamiento y en la página Web del sistema. No obstante, podrá reclamarse por la vía judicial ordinaria los daños y perjuicios que el usuario hubiere ocasionado.

Por destrucción total o parcial, deberá entenderse cualquier rotura o avería que sufra la bicicleta y no proceda del uso ordinario de la misma. En el contrato de uso, el usuario deberá autorizar a la prestataria del servicio a cobrar mediante el sistema de pago habilitado el importe de las penalizaciones a que hubiere lugar con arreglo a lo establecido normativa y contractualmente, y publicado en las Estaciones de distribución/estacionamiento y en la página Web del sistema. Lo propio ocurrirá respecto de los recargos que resulten aplicables por sobrepasar el límite de tiempo máximo de uso permitido de las unidades de bicicleta, con ajuste a las diversas condiciones que se establezcan por la normativa complementaria.

Artículo 19°. Sin Reglamentación.

Artículo 20°. En la definición de la red de carriles, y en todos los casos, se observará el cumplimiento de las siguientes premisas:

- a. Accesibilidad de la demanda: implica maximizar la conexión entre los nodos de transporte masivo de personas con grandes zonas o centros atractores de viajes.
- b. Conectividad entre puntos de interés público: implica vincular la red con puntos emblemáticos de interés institucional, recreacional y turístico.
- c. Población objetivo: implica atender especialmente a la demanda de usuarios actuales y potenciales de la bicicleta como modo de transporte, como son los trabajadores con horario fijo e itinerarios regulares, estudiantes, visitantes, turistas, paseantes de fin de semana.
- d. Seguridad vial: implica garantizar la seguridad en la circulación, tanto para los propios ciclistas como para los peatones, con un diseño que priorice la separación física completa, defina espacios adecuados claramente identificados para la circulación de bicicletas cuando la separación física completa no sea posible, con intervenciones físicas para apaciguar el tránsito de las arterias utilizadas así como con un tratamiento en las arterias transversales en las aproximaciones a los cruces y las intersecciones propiamente dichas. Con el objeto de salvaguardar a los peatones, se maximizará en lo posible los tramos de ciclovías, reduciendo las bicisendas a los casos de arterias con circulación de buses y/o con escasos volúmenes de flujo peatonal.
- e. Rutas de buses: se definirá la red de modo tal de evitar en lo posible la coexistencia con rutas de buses. De resultar factible, se desplazarán las rutas de los buses con el objeto de eliminar dicha coexistencia.
- f. Red de tránsito pesado: se definirá la red de carriles de bicicletas evitando en lo posible su coexistencia con la red de tránsito pesado. En caso de ser imposible esta condición, se minimizará la longitud de tramos compartidos de ambas redes.
- g. Flujos de vehículos automotores: se evitarán en lo posible tramos con importantes flujos relativos de tránsito y/o con altas velocidades. En caso de ser imposible esta condición, se minimizará la longitud de tramos de estas características.
- h. Seguridad pública: se evitarán los tramos con evidentes condiciones de inseguridad personal y se intervendrá en aquellos puntos porque puedan resultar de riesgo, incrementado la iluminación, evaluando la incorporación de cámaras, reforzando la presencia de personal de seguridad y considerando la inclusión de acciones que generen actividad a lo largo de todo el día.
- i. Compatibilidad con otros proyectos urbanos: implica la consideración del conjunto de proyectos que se encuentran en distintos grados de ejecución y/o estudio que puedan afectar el uso de las arterias, con el fin de evitar que el proyecto de red de carriles de bicicletas interfiera con otros usos de la vialidad.

Artículo 21°. Respecto a la conformación del Sistema de red de carriles, resultan aplicables las premisas, establecidas en la reglamentación del artículo 20°.

Artículo 22°. En materia de los requisitos de calidad de la infraestructura, deviene la aplicación de las premisas, establecidas en la reglamentación del artículo 20°.

Artículo 23°. Sin Reglamentación.

Artículo 24°. La Autoridad de Aplicación velará por la realización de una campaña de lanzamiento del Sistema de Transporte Público de Bicicleta, que incluya la planificación oportuna de medios, tales como televisión, radio, prensa escrita, trípticos, entre otros, con inicio, al menos, un mes antes de la puesta en marcha de la primera fase del sistema.

Artículo 25°. Sin Reglamentación.

Artículo 26°. Facúltase a la Subsecretaría de Transporte a definir y aplicar las políticas, y a promover la suscripción de convenios para la implementación del Sistema de Transporte Público de Bicicleta de la CABA, delegándose en el Señor Ministro de Desarrollo Urbano la suscripción de los mismos.

Asimismo, facúltase a la Subsecretaría de Transporte a gestionar créditos para la implementación del Sistema de Transporte Público de Bicicleta de la CABA, debiendo contar en todos los casos con la conformidad previa del área competente del Ministerio de Hacienda u organismo que en el futuro lo reemplace, considerando el tipo de financiamiento que se procure obtener.

Artículo 27°. Sin Reglamentación.

Artículo 28°. Sin Reglamentación.

Artículo 29°. Sin Reglamentación.