



## Asociación de Ciclistas Urbanos GACETILLA DE PRENSA

### MATAR LA VELOCIDAD = SALVAR VIDAS

Ante el intento de la Legislatura porteña de reordenar la normativa general sobre velocidad vehicular, la Asociación de Ciclistas Urbanos (ACU) se opone a todo aumento de las velocidades máximas permitidas, y propone que las mismas debieran ser de 30 km/h. en calles y 50 km/h. en avenidas, como indica la experiencia de aquellos países que han logrado resultados positivos en el descenso de la tasa de accidentes viales.

Toda política de seguridad vial – insumo esencial para la promoción del ciclismo urbano – debe fijarse como prioridad la Pacificación del Tránsito, concepto que resalta el carácter multifuncional y no meramente circulatorio de la vía pública. Pacificar el tránsito reduciendo el número de vehículos y su velocidad de circulación e integrando a los usuarios vulnerables: peatones y ciclistas.

Para mayor información de prensa contactarse al (011) 15-5116-4112

Buenos Aires, Junio de 2006

“*Matar la velocidad/ Salvar vidas*” fue la consigna del Seminario que en Noviembre del 2001 la Unión Europea organizó en Bruselas, para planificar y concertar acciones que evitasen víctimas de accidentes de tránsito a causa de la velocidad.

Entre otros especialistas, Rod Kimber, Director del Laboratorio de Investigación del Transporte de Gran Bretaña, proponía que “***rebajar las velocidad media 15 km/h. en ciudades, reduciría en 50 y 20 % el número de accidentes y en 33 % el de muertos y heridos graves***”.

Por su parte Claes Tingvall, Director de Seguridad en Carretera de la Administración Sueca, sostenía que “***un sistema de velocidad basado en tolerancias físicas humanas permitiría una máxima de 30 km/h. si hay circulación de peatones y ciclistas, y de 50 km/h. si hay riesgo de colisiones entre automotores***”.

Para la misma fecha el Ejecutivo de la CABA, comenzaba una prueba piloto aumentando las velocidades máximas permitidas en algunas avenidas... **a 70 km/h.!!!!**

Hoy un grupo de legisladores sin tener en cuenta la opinión de sus colegas de la Comisión de Tránsito y Transporte, del Subsecretario del área, y de los especialistas consultados, intenta no solo convertir en Ley dicha experiencia piloto, sino aumentar las velocidades máximas permitidas en varias avenidas, con el consiguiente aumento del riesgo para la circulación de peatones y ciclistas.

Los inconsistentes argumentos de quienes promocionan los aumentos nos exime de la polémica.

Pero como ejemplo citaremos un aspecto no considerado de la Av. Gral. Paz, que en su inauguración, a mediados del siglo XX, contaba con una senda para ciclistas, paralela a la calzada principal.

El ¿avance? de la motorización no sólo eliminó esa senda, sino que hizo “necesaria” y lógica la prohibición de circulación en bicicleta, discriminando a este modo de transporte de la única avenida de circunvalación.

La construcción de la “colectora” de la “nueva” Av. Gral. Paz, con sus reductores de velocidad y máxima permitida de 40 km/h., devolvió en parte el derecho de circulación perdido por los usuarios de bicicleta, al contar con una vía alternativa relativamente segura.

Calle “colectora” que quienes promueven allí una máxima de 60 km/h., pretenden convertir en una suerte de “Gral. Paz Bis”, obviando los tipos de conflictos e intersecciones que la caracterizan. Y obviando a los ciclistas y su seguridad.

*Instalando la “necesidad” de circular a 60 km/h. por una “colectora”,  
¿Cuánto tiempo demorará el reclamo para hacerlo por Carlos Pellegrini o Presidente Perón?*

Por lo expuesto proponemos como regla general que las velocidades máximas permitidas en calles y avenidas sean de 30 km/h. y 50 km/h. respectivamente.

**ASOCIACION de CICLISTAS URBANOS**