



Por Nuestros Héroes

Las Malvinas Son Argentinas!

VISTO:

Los usuarios de Bicicleta en nuestra ciudad.

Que el tránsito en el Partido de Monte se torna cada vez más complejo en cuanto a su composición y el crecimiento del parque vehicular, por lo que se hace imprescindible avanzar en normativas para la reglamentación de formas de transporte alternativas a los automóviles.

Que en los últimos años se produjo el aumento significativo de personas que utilizan bicicletas en la vía pública, ya sea como medio de transporte urbano cotidiano o de manera recreativa y deportiva promovida por la toma de conciencia del beneficio que produce en su salud la práctica de la actividad física al aire libre.

Que el uso de la bicicleta está limitado y/o condicionado al tener que compartir la vía pública con los vehículos automotores, generándose de dicha coexistencia innumerables situaciones de conflicto y riesgos asociados.

Que los ciclistas, como los peatones, son los más débiles e indefensos en el uso de la vía pública, ya que las bicicletas son vehículos que no poseen una carrocería que proteja al cuerpo de su conductor, siendo este el destinatario directo de cualquier tipo de colisión. Por lo tanto, requieren de un desarrollo de infraestructuras adecuadas y especiales y disposiciones normativas en materia de tránsito, que contribuyan a mejorar su inserción y protección en la circulación.

Que es menester generar alternativas que contribuyan a la seguridad vial, en particular, en lo concerniente a procurar la implementación de políticas que atiendan a preservar la integridad de los conductores de bicicletas al transitar por la vía pública.

Que en este sentido se vuelve imprescindible la sanción de una normativa que regule la circulación de los ciclistas y su interacción con los vehículos motorizados con la finalidad de fomentar, dar un marco de seguridad y garantizar la infraestructura necesaria para los que se trasladan en bicicletas.

Que en diversas ciudades se incorporó en las normativas de tránsito la disposición para los conductores de vehículos automotores de guardar un metro y medio (1,5 m) de separación lateral como mínimo cuando avanzan en cercanía a un ciclista, reforzando la señalización en las vías públicas.

Prof. Laura Giagnacovo 636 C.P (7220) MONTE
Tel: 02271- 406 608 – Mail: hodmonte@gmail.com

"2022 – Homenaje a los caídos, veteranos y veteranas del conflicto de las Islas Malvinas,
Georgias del Sur y Sandwich del Sur – 40 Años"



Que la superposición de ciclistas y automovilistas en el espacio público genera potencial de accidentes que son desproporcionadamente más dañinos para el ciclista, y por lo tanto deben generarse espacios, normas, protocolos y señalizaciones que le permitan moverse con la mayor seguridad posible.

Que es deseable aumentar el uso de la bicicleta fundamentalmente en los centros de cada localidad, pero consecuentemente se pretende que su fomento se realice en condiciones de seguridad, generando ámbitos de utilización sin riesgo y de disfrute por los ciclistas.

Que el reemplazo del tráfico automotor por ciclista para viajes de corta distancia tiene efectos sustanciales en reducir la contaminación urbana a nivel sonoro y químico.

Que en línea con la agenda 2030 de la ONU en la cual Argentina como Nación se compromete ajustarse a dicha agenda en los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible) según informe de la ANSV / febrero 2021 promoviendo y fomentando el uso de la bicicleta contribuyendo positivamente al desarrollo de una movilidad sostenible y segura.

Que la bicicleta es un medio de transporte que contribuye a disminuir la contaminación atmosférica y sonora, así como también a disminuir el sedentarismo que es un factor de riesgo para múltiples enfermedades de alta prevalencia.

Que es necesario integrar en la planificación y el ordenamiento vial a la bicicleta como modo de transporte urbano con la finalidad de brindar una alternativa de transporte económica, segura y saludable que permita reducir el tránsito automotor, la congestión y la contaminación producida por los vehículos motorizados.

Que en el centro de nuestra ciudad y calles aledañas a él, las calles son angostas y no están preparadas para sostener el caudal de vehículos que circulan diariamente, sobre todo los fines de semana y cuando se realizan eventos, que requieren cortes de calle y, ante la imposibilidad de ampliarlas, se vuelve necesario migrar hacia alternativas que alejen a los vehículos del centro y beneficien a los peatones y ciclistas, haciendo del centro de Monte un lugar más seguro y amigable, reduciendo el nivel de contaminación sonora y atmosférica.

Que el limitado espacio y considerables problemas de tránsito en el centro de la ciudad de Monte obliga a un uso inteligente del mismo buscando maximizar su utilidad y la movilidad de los vecinos.



Que la bicicleta es un medio de transporte mucho más económico que el automóvil, y en ese mismo aspecto, en los últimos años se ha visto un aumento en el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo ante el constante aumento de los combustibles. Por lo tanto, un sistema de transporte que integre activamente dicha opción es uno con mayor equidad y accesibilidad para las personas.

Que en nuestro distrito son muchas las personas que utilizan la bicicleta como su medio principal de transporte para sus actividades diarias, como ser realizar compras, llevar a los chicos a la escuela, así como aquellas que se desempeñan como trabajadoras de casas particulares y se verían beneficiadas por el desarrollo de infraestructura que les permita circular con mayor seguridad.

Que organizaciones internacionales ambientales incentivan la promoción de vehículos que contribuyan a la sustentabilidad ambiental, y la bicicleta es un método de transporte con una huella de carbono excepcionalmente baja.

Que el transporte ocupa un rol significativo tanto incentivando como perjudicando la salud, y especialmente en poblaciones urbanas, ya que hay una relación considerable entre la preferencia de medio de transporte y el grado de salud física de los individuos.

Que el tráfico automotor es una causa significativa de mortalidad prematura debido a accidentes de tránsito, desincentiva la actividad física y genera efectos adversos a la salud humana debido a la contaminación que genera.

Que los ciclistas tienen una tasa considerablemente menor de accidentes y fatalidades en comparación con los automovilistas, tanto debido a la menor velocidad como mayor maniobrabilidad de los vehículos.

Que mayores tasas de ciclismo han sido asociadas con lazos sociales más fuertes y mejor salud mental en adultos mayores al incentivar su autonomía e independencia incluso tras poder conducir y permitirles mantenerse vinculados en actividades sociales.

Que las ciclovías y bicisendas bien construidas han sido un modelo exitoso en todos los poblados y ciudades de la provincia de Buenos Aires del país y del mundo en cuanto a la aplicación de un plan que tenga en consideración los aspectos sociales, ambientales, culturales y económicos detrás del fomento del ciclismo.



Que según lo establece la ley provincial 15.321 es menester promover y fomentar el uso seguro de la bicicleta en todo el territorio de la provincia de Buenos Aires a los cuales los habitantes Municipio de Monte no quieren quedar ajenos.

Por ello, el **HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE** sanciona con fuerza de

ORDENANZA N° 4540

CAPITULO I: DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1: Impleméntese en el Municipio de Monte el programa reglamentario de circulación, seguridad y protección al ciclista, denominado "PROMOCION DEL USO DE LA BICICLETA"

ARTÍCULO 2: En el marco de la PROMOCION DEL USO DE LA BICICLETA, se establecen las siguientes definiciones:

Bicicleta: Vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple, de hasta cuatro ruedas alineadas.

Bicisenda: Es una infraestructura exclusiva y especializada para ciclistas, que a diferencia de una ciclovía, se implanta sobre veredas, parques, plazas o al costado de caminos separadas de la calzada, formando una cinta de hormigón alisado, con un ancho variable.

Ciclovía: Es una infraestructura exclusiva y especializada para ciclistas dentro del trazado geométrico de la infraestructura vial. Las Ciclovías forman parte de una Red de Vías Protegidas. Su traza se encuentra ubicada sobre la calzada perfectamente delimitada por separadores visuales o físicos.

Vía pública: Es cualquier espacio de dominio común por donde transitan los peatones o circulan los vehículos.

Encrucljada: Lugar o zona por la que cruzan dos o más calles o caminos.

ARTÍCULO 3: El planeamiento urbano deberá procurar alcanzar los siguientes objetivos:



- a) Estimular el uso de la bicicleta mediante la creación y mejora de la infraestructura necesaria, atendiendo en especial el proyecto y la construcción de bicisendas y ciclovías que comuniquen integralmente las distintas zonas de la ciudad.
- b) Promover la preservación de la seguridad vial de los ciclistas mediante el desarrollo de la infraestructura adecuada y la difusión de programas educativos dirigidos a los ciclistas y a la población en general.
- c) Favorecer la intermodalidad entre bicicletas y el transporte público, tendiendo a la instalación de amarraduras, espacios de estacionamientos para bicicletas en áreas de esparcimientos.

ARTICULO 4: Se priorizará la realización de infraestructura necesaria para garantizar la seguridad de los ciclistas en una primera etapa a las avenidas nuestra. Entiéndase por infraestructura necesaria a la realización de bicisendas y ciclovías además de la señalética vial destinada a la protección de los ciclistas con las siguientes leyendas:

PRECAUCION: CICLISTAS CIRCULANDO

RESPETE AL CICLISTA: 1,5 MTS DE DISTANCIA

PRECAUCION: CIRCULACION COMPARTIDA CON CICLISTAS

DISTANCIA DE ADELANTAMIENTO A CICLISTAS 1,5 MTS

ARTÍCULO 5: Establézcase para el inicio de las obras de infraestructura mencionadas en el artículo 4 un plazo máximo de 12 meses, priorizando avenidas que conectan distintos puntos y centralidades administrativas, turísticas y culturales de nuestra ciudad. Se deberá realizar un análisis integral para incluir y ampliar el sistema de carriles para bicicletas y ciclovías a otras arterias.

CAPITULO II: RECOMENDACIONES PARA CICLISTAS

ARTÍCULO 6: Los ciclistas como participantes del tránsito, (según lo establece la Ley Nacional de tránsito y seguridad vial N° 24.449 art 5° inc) g) cumplirán dicha ley y sus modificaciones.

ARTÍCULO 7: Los ciclistas tendrán en cuenta para su protección:



- a) Circular a una distancia a la línea de vehículos estacionados que permita, en caso de que algún conductor abra la puerta del automóvil, realizar maniobras sin que estas sean bruscas y pongan en riesgo su físico o dificulten el normal desenvolvimiento del tránsito en la calzada.
- b) Utilizar el casco de protección. Como parte de estas recomendaciones, se realizarán campañas de educación destinadas a concientizar sobre la importancia del uso del casco para la protección del ciclista.
- c) Utilizar vestimenta que refuerce su visibilidad en horas nocturnas y en situaciones de escasa visibilidad.
- d) Observar siempre el tránsito que viene detrás y hacer señales antes de dejar la vía o cambiar de dirección.
- e) Antes de iniciar la marcha, revisar y verificar que se encuentren en perfectas condiciones técnicas de funcionamiento, especialmente los frenos y la presión de las cubiertas.
- f) Reacondicionar las bicicletas usadas según las exigencias de esta Ordenanza.

ARTÍCULO 8: Los ciclistas tienen prohibido:

- a) Circular tomados o colgados de otro vehículo.
- b) Circular en estado de intoxicación alcohólica o habiendo tomado estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.
- c) Cruzar con luz roja en los semáforos situados de frente, y/o sin respetar las señales de pare.
- d) Circular en contramano o por la mano contraria en calles y horarios de alto tránsito, salvo que ello esté habilitado y señalizado en el carril exclusivo para la circulación de ciclistas.
- e) Circular en zigzag.
- f) Circular por las veredas.
- g) Efectuar carreras en las calles, parques o paseos, salvo expresa autorización para cada caso de las autoridades municipales competentes.
- h) Circular fuera de la ciclovía donde estas estén construidas, salvo obstrucción insalvable, debiendo retomarla inmediatamente tan pronto sea posible.



ARTÍCULO 9: La Dirección de Tránsito ante cualquier infracción a la presente deberán brindar información y recomendaciones sobre la normativa además de concientizar acerca del uso seguro de bicicletas.

CAPITULO III: REGLAMENTACION PARA AUTOMOVILISTAS RESPECTO DE LOS CICLISTAS

ARTÍCULO 10: Los conductores de automotores deberán respetar prioridad de paso a las bicicletas en los siguientes casos:

- a) Al girar a la derecha o a la izquierda para entrar en otra vía.
- b) Al transitar o cruzar una banquina por la que estén circulando bicicletas.
- c) Al producirse el cambio de la señal de semáforo y encontrarse atravesando la encrucijada una bicicleta, los vehículos aún con luz verde, no deben iniciar la marcha hasta tanto la encrucijada se encuentre despejada.
- d) El adelantamiento de los vehículos automotores a las bicicletas debe realizarse por la izquierda, con una separación lateral del ciclista no menor a un metro y medio, y sin tocar bocina.

ARTÍCULO 11: Los conductores de automotores tienen prohibido iniciar o continuar la marcha o una maniobra, colocando a algún ciclista en situación de riesgo o forzándolo a modificar bruscamente su trayectoria. De igual modo, cuando deban ceder el paso a un ciclista no deberán iniciar o continuar su marcha o su maniobra hasta asegurarse que con ella no fuerzan al ciclista a modificar bruscamente su trayectoria o lo colocan en una situación de riesgo.

ARTÍCULO 12: Los conductores de automotores deben anunciar a los ciclistas su trayectoria con suficiente antelación; especialmente mediante la reducción paulatina de la velocidad cuando efectivamente va a cederse el paso al ciclista.

ARTÍCULO 13: Los conductores de bicicletas tienen la prioridad de paso respecto de los automotores, en ausencia de señalización indicativa de prioridad de paso para éstos.

CAPITULO IV: PROGRAMA DE EDUCACION VIAL Y CIRCULACION SOSTENIBLE SEGURA



ARTÍCULO 14: Los programas educativos serán elaborados e implementados por el Departamento Ejecutivo Municipal y tenderán a:

- a) Procurar la participación de los fabricantes y vendedores de bicicletas en programas y actividades vinculados con el tema seguridad vial.
- b) La inclusión de la normativa relacionada con la circulación de las bicicletas en el programa que desarrollan las escuelas, colegios y universidades y/o escuelas o programas de educación vial.
- c) Difundir las ventajas e importancia de implementar carriles y sendas, urbanos e interurbanos de uso exclusivo para ciclistas; a través de medios de comunicación, compañías de seguros u otras entidades que el Departamento Ejecutivo Municipal crea conveniente.
- d) La presente Ordenanza será debidamente publicitada por la Municipalidad por medio de programas de educación vial. Asimismo, los vendedores de bicicletas entregarán copia de la presente Ordenanza a todo adquiriente.

ARTÍCULO 15: Los programas educativos serán difundidos a través de personas que previamente reciban capacitación específica sobre este proyecto. El Departamento Ejecutivo Municipal realizará un video como material de apoyo para la difusión de esta Ordenanza y será distribuido gratuitamente en los establecimientos educativos primarios y secundarios junto con la copia de la presente Ordenanza.

CAPITULO V: REQUISITOS DE EQUIPAMIENTO DE LAS BICICLETAS

ARTÍCULO 16: Las bicicletas nuevas deberán salir, de fábrica o del lugar en el que se comercializa, obligatoriamente con adecuado sistema de frenos y elementos retro reflectores, uno delantero blanco y otro trasero color rojo, en pedales y ruedas. estando también los mismos establecidos en la Ley Nacional de Tránsito N.º 24.449:

Por vía reglamentaria el Departamento Ejecutivo Municipal establecerá el tiempo de implementación de estos.

ARTÍCULO 17: Los comercios dedicados a la venta de bicicletas deberán cumplir, respecto de la mercadería nueva o usada que comercialicen, con las prescripciones establecidas en la presente.



HONORABLE CONCEJO
DELIBERANTE
MONTE - PROVINCIA DE BS AS



Por Nuestros Héroes

Las Malvinas Son Argentinas!

ARTÍCULO 18: Para cualquier análisis, duda o interpretación que no se encuentren expresamente contempladas en la presente Ordenanza, regirán supletoriamente las disposiciones de la Ley Nacional de Tránsito N.º 24.449.

ARTÍCULO 19: La presente ordenanza regirá en todo el territorio del Partido de Monte derogándose toda otra norma o disposición legal que se oponga a la presente.

ARTÍCULO 20: Comuníquese, Regístrese, Publíquese y Archívese.

Dado en Sala de Sesiones a los 29 días del mes de septiembre de 2022.

Dra. Claudia Peso
Secretaria H.C.D.
Monte



Dr Ibrahim Andrés Kange
Presidente H.C.D
Monte

Prof. Laura Giagnacovo 636 C.P (7220) MONTE
Tel: 02271- 406 608 – Mail: hcdmonte@gmail.com

"2022 – Homenaje a los caídos, veteranos y veteranas del conflicto de las Islas Malvinas,
Georgias del Sur y Sándwich del Sur – 40 Años"