

PROYECTO DE LEY

Artículo 1°.- Modifícase el inciso 34 de las "Definiciones Generales" del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires aprobado, por la Ley 2.148 (texto consolidado por Ley 5.666), por el siguiente texto:

“34) Carril: banda longitudinal demarcada en la calzada para un mejor ordenamiento de la circulación, destinada generalmente al tránsito de una sola fila de vehículos. Se establece un ancho mínimo de tres metros (3m) para los carriles donde circulen líneas de autotransporte público de pasajeros (colectivos), arterias con límites máximos de velocidad de circulación superiores a 60 km/h y aquellas integrantes de la Red de Tránsito Pesado aprobada por Ley N° 216 (texto consolidado por Ley N° 5.666). Se podrá establecer un ancho mínimo de dos metros con ochenta centímetros (2,80 m) para las vías de tránsito general, exceptuándose los casos mencionados precedentemente.”

Artículo 2°.- Modifícase el inciso 50 de las "Definiciones Generales" del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, aprobado por la Ley 2.148 (texto Consolidado por Ley 5.666, por el siguiente texto:

“50) Dársena de estacionamiento o detención: espacio resguardado en la vía pública destinado a estacionamiento o detención vehicular, cuyo ancho mínimo es de dos metros (2 m) metros, salvo estudio de composición vehicular que demuestre un ancho menor de vehículo.

50 bis) Dársena de giro: espacio resguardado en la vía pública destinado a giro vehicular, cuyo ancho mínimo es de dos metros con ochenta centímetros (2,80 m) para tránsito compuesto principalmente por vehículos livianos y un ancho mínimo de tres metros (3 m) para tránsito general.”

Artículo 3°.- Comuníquese, etc.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

A través de este proyecto se propicia la modificación del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En función de las facultades conferidas por el artículo 1.2.2 del referido Código, la Secretaría de Transporte dictó la Resolución N° 142/GCBA/SECTRANS/17, por medio de la cual se implantó con carácter transitorio, por el término de noventa (90) días, la sustitución de la definición de “carril” estipulada en el inciso 34 de las "Definiciones Generales" de este Código.

En este sentido a través de la mencionada Resolución, se estipuló un ancho mínimo de tres metros (3m) para los carriles donde circulen líneas de

autotransporte público de pasajeros (colectivos), arterias con límites máximo de velocidad de circulación superiores a 60 km/h y aquellas integrantes de la Red de Tránsito Pesado aprobada por la Ley 216 (texto consolidado por Ley N° 5.666). Asimismo, se establece un ancho mínimo de dos metros con ochenta centímetros (2,80m) para las vías de tránsito general, exceptuándose los casos mencionados precedentemente.

Asimismo, en la Resolución referida se desmembró la definición de “dársena” establecida en el inciso 50 también de las "Definiciones Generales" del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad, distinguiéndose la dársena de estacionamiento y la de detención de giro vehicular. En este orden, la primera se definió como “espacio resguardado en la vía pública destinado a estacionamiento o detención vehicular, cuyo ancho mínimo es de dos metros (2 m), salvo estudio de composición vehicular que demuestre un ancho menor de vehículo”, y la segunda como el “espacio resguardado en la vía pública destinado a giro vehicular, cuyo ancho mínimo es de dos metros con ochenta centímetros (2,80 m) metros para tránsito compuesto principalmente por vehículos livianos y un ancho mínimo de tres metros (3 m) metros para tránsito general”.

Motiva la realización de las modificaciones mencionadas, la experiencia acumulada recogida de otros países, en materia de implementación de anchos de carril menores a tres metros para arterias locales, con la finalidad de obtener un mejor aprovechamiento del espacio, que permita destinar el espacio adicional obtenido para otros usos y funciones.

La optimización de las condiciones de movilidad es uno de los principales desafíos de todos los gobiernos de las grandes ciudades del mundo. En el caso de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, deviene la necesidad de arbitrar medidas tendientes a perfeccionar la movilidad de los ciudadanos y mejorar la seguridad vial, la circulación y fluidez vehicular.

En este sentido, con la reducción del ancho de los carriles se permite la creación de dársenas de giro, la instalación de ciclovías, el ensanche de veredas o la creación de isletas, intervenciones del tipo CalmingTraffic, formación de espacios de estacionamiento, creación de espacios para estaciones del Sistema de Transporte Masivo de Buses Rápidos (Metrobus) en calzada, como también la reducción de las distancias de cruce para los peatones.

Por otra parte, resulta necesaria la adaptación de las dársenas al esquema de ancho de carriles propuesto, en tanto éstas, al ser los espacios resguardados en la vía pública destinados al estacionamiento, detención o giro vehicular, deben garantizar un ancho mínimo de maniobra para la realización por parte del conductor de las operaciones antes citadas.

En cuanto a los fundamentos técnicos que conllevan la elaboración del presente proyecto, cabe mencionar que conforme lo establecido en el Capítulo 9.1 del Código de Tránsito y Transporte, los vehículos y su carga, salvo excepciones, no deben superar los dos con sesenta metros (2,60 m) de ancho.

Al respecto, resulta necesario destacar que, de acuerdo al relevamiento de anchos de vehículos realizados, se constató que el 80% de los modelos no exceden de dos metros con diez centímetros (2,10 m) de ancho, y a su vez, que el 60% de éstos ronda los dos metros con cinco centímetros (2,05 m) de ancho, donde todas las medidas representan los anchos incluyendo los espejos retrovisores.

Por lo expuesto, la variación que implica la reducción del ancho mínimo de carril de tres metros (3 m) a dos metros con ochenta centímetros (2,80 m) no resulta ser sustancial, atento que la separación promedio entre vehículos se reduce únicamente de un metro (1m) a ochenta centímetros (80 cm), y el desplazamiento lateral, debido a las

oscilaciones de conducción, se mantiene en un rango de veinte centímetros (20 cm), constituyendo éste un margen de seguridad aceptable para la circulación en vías urbanas.

Conjuntamente con el estudio referido, se procedió a analizar el impacto que tendría la reducción de los anchos propiciada, en relación a la seguridad vial y la velocidad de circulación, en tanto son factores influyentes a la hora de plantear una modificación a los anchos de carriles.

En este sentido, dado que la velocidad es un factor condicionante para la seguridad vial resulta necesario destacar que en base a los estudios realizados, se ha comprobado que los carriles más angostos reducen la velocidad de circulación de los vehículos, en tanto el conductor, al percibir a nivel psicológico un menor espacio de maniobra, reduce la velocidad, generando –en líneas generales– una velocidad de circulación más segura.

Por otro lado, en los precitados informes surge el análisis de la incidencia de la variación del ancho de carril en la seguridad vial, de los cuales se infiere que la implementación de carriles más anchos en carriles de alta velocidad, resultan ser más seguros dado que se cuenta con un margen extra de seguridad. No obstante ello, dichos parámetros no son aplicables en el entorno urbano, dado que el margen de seguridad requerido es menor, por causa de la menor velocidad y las mayores interacciones entre vehículos.

Por todo lo expuesto, les solicito a mis pares la consideración y aprobación del presente proyecto de Ley.