**PROYECTO DE LEY**

**CAPITULO I**

ARTICULO1° Crease en la Municipalidad de Quilmes la RED MUNICIPAL DE CARRILLES PREFERENCIALES PARA BICICLETAS, en adelante denominadas CPB.

ARTICULO 2° A los efectos de la presente ley se denomina CPB al carril con respecto al sentido de tránsito de la ruta, avenida, calle y/o veredas, por el que transitarán en forma exclusiva y obligatorio las bicicletas y rodados en general, propulsados por su conductor no motorizado.-

ARTICULO 3° Las CPB se realizarán sobre las calzadas de rutas, calles, avenidas y/o veredas de acuerdo al resultado del Plan de Evaluación Integral que se detalla en el Capitulo IV de la presente.-

ARTICULO 4° En las rutas, avenidas y/o veredas en las que existan CPB, los ciclistas deberán transitar exclusivamente por ellas y en el sentido de circulación asignada a la misma.

**CAPITULO II**

**DEL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO DE BICICLETAS**

ARTICULO 5°. Definición. Se entiende por Transporte Urbano de bicicletas ( TUB) un sistema de transporte compuesto por varias CPB y estaciones de distribución / estacionamientos de unidades de bicicletas ubicadas en lugares estratégicos de la Ciudad, que permitan el traslado de los ciclistas desde y hacia el centro de cada ciudad en sentido de los cuatro puntos cardinales.

ARTICULO 6° Objetivo. El sistema de transporte Urbano de Bicicleta tiene como objetivo promover el uso de la bicicleta como transporte saludable y respetuoso con el medio ambiente y como medio alternativo para reducir los niveles de congestión de transito.

ARTICULO 7°. Criterios generales. Los criterios que guiarán la adopción de medidas tendientes a implementar el sistema de transporte urbano de bicicletas deberán ser:

1. Imponer un sistema como transporte alternativo, procurando que el mismo preste un servicio complementario del sistema de transporte público y un modo alternativo de transporte que desincentive el uso del automóvil privado.
2. Medidas destinadas a buscar soluciones para mejorar el flujo de pasajeros y resolver el problema de tránsito y de las congestiones vehiculares.
3. Incentivar una modalidad sustentable, la que incluirá el concepto de movilidad urbana limpia protegiendo al medio ambiente de la contaminación. Asimismo ésta debiera contribuir a la salud y la calidad de vida de los ciudadanos.
4. Garantizar el derecho a la movilidad, la integridad física y a la seguridad de las personas, procurando otras cosas una red segura de CPB, instalando cámaras, carteles viales.
5. Medidas globales, Esto implicará llevar adelante una visión integral, con políticas transectoriales, que articulen al mismo tiempo criterios ambientales, sociales, urbanas y de movilidad.
6. Fomentar y apoyar la iniciativa privada que contribuya ala promoción y explotación del sistema de transporte en bicicletas y a la excelencia de las servicios.
7. Desarrollar políticas de seguridad en protección del usuario de Bicicletas.

**CAPITULO III**

**SISTEMA DE TRANSPORTE DE BICICLETAS EN RUTA / AUTOPISTA**

ARTICULO 8° Definición. Se entiende por transporte de bicicletas en ruta o autopista un sistema de transporte rutero, compuesto por una CPB doble sentido de circulación a tres metros de distancia de cada ruta o autopista y coordinados sus ingresos a las ciudades que hubiera implementado el sistema de transporte urbano de bicicletas.

ARTICULO 9° Objetivo. El sistema de transporte de Bicicletas en Rutas tiene como objetivo promover el uso de bicicletas como transporte saludable, como método alternativo de transporte y acceso económico a las zonas de turismo.

**CAPITULO IV**

**INFRAESTRUCTURA**

ARTICULO 10° Para implementar el sistema de CPB, se debe garantizar una infraestructura mínima, adecuada y segura el buen funcionamiento de este transporte-

ARTICULO 11° Sistema de red de Carriles. La Ciudad implementará un sistema de red de carriles para bicicletas que interrelaciones las principales áreas conflictivas, turísticas, deportivas y de origen / destino del tránsito existente y potencial de bicicletas-

ARTICULO 12° El sistema de CPB estará conformado por carriles exclusivos. En todos los casos deben tener trazados y dimensiones de seguridad adecuadas, únicas con el sentido de circulación de la calle, iluminación, señalización y sistema de información al ciclista.

ARTICULO 13° Requisitos de calidad de la infraestructura:

1. Los carriles destinados al uso de bicicletas estarán conformados por el mismo material que el resto de la calzada y70 ruta, incorporando las señalizaciones horizontales y verticales adecuadas y dotándolo de una división que lo separe del resto del tránsito-
2. Los carriles serán de sentido que va la calle y podrán estar situado a la derecha o izquierda de la misma-
3. Debe procurarse la mayor visibilidad en las intersecciones y dar prioridad al ciclista-
4. En el caso en que las CPB sean construidas sobres aceras o pasto, la calidad del revestimiento ha de cumplir los requisitos necesarios para reducir los riesgos de caída.

**CAPITULO V**

**PLAN DE EVALUACIÓN INTEGRAL**

ARTICULO 14° El Poder Ejecutivo, a través de Infraestructura, convocara a Vialidad y Transporte para realizar un Plan de Evaluación Integral de CPB, para integración de las mismas en la Ciudad.

ARTICULO 15° El Plan Integral que surja de la convocatoria realizada por el Poder Ejecutivo, deberá tener en consideración aspectos como: zona rural o urbana, definición de accesos principales, trazos posibles sobre calles, veredas o caminos alternativos y protecciones de seguridad.

ARTICULO 16° Cada nuevo proyecto de construcción de calle, avenida deberá tener en cuenta los resultados del Plan Integral y si así fuere necesario deberá contemplar la inserción del CPB.

**CAPITULO VI**

**PROGRAMA DE CONCIENTIZACIÓN**

ARTICULO 17° El poder Ejecutivo instrumentará programas d educación vial dirigidos especialmente a orientar y concientizar a automovilistas, conductores de transporte público, motociclista, ciclistas y peatones cuanto el uso responsable de la bicicleta.

**CAPITULO VII**

**FINANCIAMIENTO**

ARTICULO 18° Los recurso para afrontar los gastos que demande la implementación de la RED MUNICIPAL DE CARRILES PREFERENCIALES PARA BICICLETAS podrán ser:

a-Los créditos presupuestarios asignados para cada ejercicio, garantizando las etapas de ejecución.

b- Los aportes provenientes del Gobierno Provincial

c- Los préstamos o aportes internacionales

d-Los generados por el propio sistema.

e- Todo otro recurso obtenido a los fines de la presente Ley.

**CAPITULO VIII**

**AUTORIZACIONES AL PODER EJECUTIVO**

ARTICULO 19° Se autoriza al Poder Ejecutivo a firmar Convenios de Cooperación y gestionar créditos para la implementación de este sistema.

**CAPITULO IX**

**REGLAMENTACIÓN**

ARTICULO 20° El Poder Ejecutivo reglamentara la presente Ley en el lapso de 180 días corridos de la fecha de su publicación.

ARTICULO21° Comuníquese al Poder Ejecutivo.