



HONORABLE
CONCEJO DELIBERANTE

JUSTINIANO POSSE

ORDENANZA N° 10/25

Honorable Concejo Deliberante, Justiniano Posse, a los ocho días del mes de mayo del año dos mil veinticinco.

VISTOS:

La Ley Orgánica Municipal de la Provincia de Córdoba N° 8102, art. 30 inc. 4; y inc. 30 y art 31; y

CONSIDERANDO:

El aumento demográfico que protagonizó Justiniano Posse en los últimos años, provocado en principio por una mejora en la oferta de trabajo y en las condiciones de vida, lo que permitió una constante expansión del parque automotor.

Dado que la población en gran medida utiliza la bicicleta como medio de transporte diario, la demanda de seguridad en el tránsito para este tipo de movilidad urbana va en aumento, más aún para los niños y jóvenes que concurren a establecimientos educativos y deportivos, que lo hacen sin el acompañamiento de los padres.

En base a esta demanda se hace imprescindible la ejecución de una vía exclusiva.

Según estudios propios realizados respecto a los medios de transporte en nuestra localidad en el año 2018, las bicicletas ocupan entre un 25 y un 42 % del volumen total en la localidad. El pico máximo se da en horas de ingreso y egreso a las instituciones educativas, pero el promedio se mantiene elevado en los demás horarios del día debido a la concurrencia de los niños, jóvenes y adultos a los centros recreativos. Estudios más detallados realizados en 2023, comprobaron que el 68% del flujo de tránsito se realiza en bicicleta, elevándose a 74% si se toma únicamente el flujo de estudiantes de primaria y secundaria a los establecimientos educativos.

El objetivo general de la presente ordenanza, es establecer una red de ciclovías que ayude al mejoramiento del transporte urbano, en forma segura, aportando un medio saludable que ayude a hacer más humana la ciudad, y aporte conectividad a los usuarios existentes y a los nuevos que se puedan incorporar al sentir que se encuentran protegidos en el espacio público.

El presente proyecto también tiene como objeto la readecuación del espacio vial para incrementar la seguridad para todos los usuarios. Se busca implementar elementos destinados a disminuir la velocidad del tránsito, logrando un mejor ordenamiento vehicular y mejorando la seguridad y visibilidad de los peatones. Se clarifican

Gisela Foa

Secretaria

Honorable Concejo Deliberante

Julio 915 • Tel.: (0337) 514486

www.justinianoposse.gob.ar

Dr. Víctor Gerardo Zuñ
PRESIDENTE

Honorable Concejo Deliberante



HONORABLE
CONCEJO DELIBERANTE

JUSTINIANO POSSE

los patrones de tránsito para seguridad de peatones y ocupantes de vehículos, teniendo en cuenta que las calles anchas alientan al exceso de velocidad, permiten cambios de carril inseguros y movimientos vehiculares impredecibles.

Asimismo, se busca impulsar la movilidad peatonal a través del incremento de las áreas destinadas al tránsito de peatones, brindando mayor confort y seguridad, junto con medidas que garanticen la circulación de personas con capacidades diferentes. Se busca reducir las distancias de cruce y mejorar el flujo vehicular.

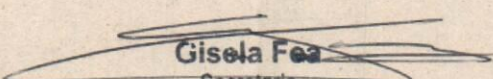
Son objetivos del proyecto: **Fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte saludable y sin emisiones, mediante la implementación de vías seguras para ciclistas.** Ordenar el funcionamiento de la vía pública. Favorecer el desarrollo de nuevos emprendimientos en relación al ciclismo. Mejorar el Espacio Público. Desalentar el uso de la moto y automóviles.

Entre los diversos Beneficios se pueden mencionar: Mejorar los tiempos de viaje para distancias cortas. Contribuir a la reducción de la congestión de tránsito. Es económico, confiable y optimiza el uso del espacio del suelo. Conectar a los ciudadanos con su localidad. Mejorar la Seguridad Vial y Ciudadana.

Ciclovía: Es una infraestructura exclusiva y especializada para ciclistas. Las Ciclovías forman parte de una Red de Vías Protegidas. Su traza se encuentra ubicada sobre la calzada, compartiendo el mismo espacio de circulación con vehículos, delimitada por separadores físicos. Se ubican, excepto en casos especiales, en el margen izquierdo de la calzada según el sentido de circulación vehicular, con un ancho de 2,35 m para ciclovías de doble sentido de circulación (1 m por carril y 0,35 m de separador físico) y de 1,55 m para el caso excepcional de sentido único (carril de 1,20 m y 0,35 m de separador físico).

Para el diseño particular de las ciclovías, se cumple con una serie de pautas y elementos que los conforman: Colocación de una separación física del tránsito vehicular. Doble mano de circulación. Localización de los carriles en el margen izquierdo. Protección para el ciclista que circula en sentido contrario a la circulación vehicular. Demarcación horizontal y señalización vertical. Velocidad máxima de 30 km/h, en arterias intervenidas. Demarcación especial para lugares de ascenso y descenso en hospitales, clubes, escuelas, geriátricos, etc. Tratamiento de cruces. Demarcación en verde (cruce de ciclistas). Zonas de convivencia con peatones.

Bicisenda: Una bicisenda es una infraestructura exclusiva y especializada para ciclistas que, a diferencia de una ciclovía, se implanta sobre veredas, parques, plazas y en relación a vías peatonales separadas de la calzada, formando una cinta de hormigón alisado, con un ancho


Gisela Foa

Secretaría

Honorable Concejo Deliberante




Sr. Víctor Gerardo Zuñ
PRESIDENTE

Honorable Concejo Deliberante

9 de Julio 915 • Tel.: (3537) 514486

www.justinianoposse.gob.ar



HONORABLE
CONCEJO DELIBERANTE

JUSTINIANO POSSE

variable recomendable de 2,30 a 2.50m. Para su emplazamiento hay que tener en cuenta el ancho de vereda y elementos existentes.

La red planificada se desarrollará por etapas, constando la primera de 5 km, con una futura expansión de 1,8 km y una última sobre Av. Libertador de 2km. La primera etapa consta del desarrollo de una serie de ejes urbanos, integrados por ciclovías. Las mismas vincularán los principales atractores de viaje como: el acceso del Club Complejo Deportivo con calle 9 de Julio, siendo esta última la que conectará la localidad de Oeste a Este, recorriendo la zona de mayor concurrencia por establecimientos educativos, incluyendo el SUM Municipal, Unidad de Apoyo Municipal (Guardería), y el futuro acceso a la Pasarela que conecta con el Club Defensores en el sector Noroeste. Luego ejes que recorren puntos de interés como la Municipalidad, Comisaría, Bomberos, el Hospital San Roque, entre otros establecimientos importantes.

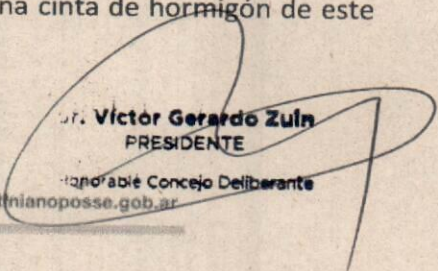
Los elementos que componen la ciclovía son: Señales preformadas de ceda el paso, flechas indicadoras de sentido de circulación y bicicletas. Línea de detención. Eje divisorio de sentidos de circulación. Cruce verde. Cordón como separador físico entre la ciclovía y la calzada vehicular. Delineadores reflectivos. Semáforos para ciclistas (en caso de ser necesario, si el cruce está semaforizado).

Separadores físicos. Existen distintas alternativas para la separación física: Separador físico (cordones). Los cordones son los elementos que se utilizarán, de distintas medidas, a modo de separador físico en calzada. Se recomienda que posean un ancho de 35 cms. para favorecer su visibilidad y una altura de 15 cms. máxima que permita maniobras y sobrepasos de emergencia. Siempre deben poseer pendiente hacia el lado ciclista, para evitar que el pedal impacte contra el cordón. La separación entre elementos oscila entre 50 cms. y 150 cms. para garantizar la segregación, dependiendo del diseño específico. Esta altura permite que el vehículo automotor pueda eventualmente sortearlo a baja velocidad, en aquellos casos en que la arteria se encuentre obstruida. La continuidad de los cordones es también interrumpida en coincidencia con los accesos vehiculares a los predios frentistas, para ellos se verá interrumpido el cordón 2 metros para cada uno de los laterales de cada acceso, e interrupción de 3 metros para cada uno de los laterales en el caso de acceso de vehículos de gran porte o maquinaria. Además, y para permitir el paso de las aguas de lluvia, así como también frente a sumideros existentes. Cunetas: Cuando la materialidad de la cuneta existente es de adoquines, se reemplaza la misma por una cuneta de hormigón de 0,90 m de ancho para brindarle al ciclista una superficie de rodamiento apta para su desplazamiento. Cuando la calzada es de adoquines se reemplaza la faja de 2,35 m que ocupará la ciclovía con su separador físico por una cinta de hormigón de este mismo ancho.


Gisela Foa
Secretaria

Honorable Concejo Deliberante




Dr. Víctor Gerardo Zúñiga
PRESIDENTE

Honorable Concejo Deliberante

9 de Julio 915 • Tel.: (3537) 544186

www.justinianoposse.gob.ar



HONORABLE
CONCEJO DELIBERANTE

JUSTINIANO POSSE

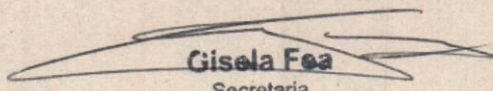
Señalamiento vertical. La señalización vertical se ubica a modo referencial, debiéndose emplazar en la obra según corresponda, siguiendo las indicaciones que se detallan a continuación. 1) Señales verticales colocadas sobre la mano derecha de la vía: Límite de velocidad. En las arterias en las que se implanta una ciclovía, de ser posible resulta conveniente disminuir la velocidad máxima a 30 km/h. La señal se debe ubicar en el primer tercio de la cuadra. Se sugiere establecer dichas velocidades máximas en las transversales de los ejes elegidos, para brindar mayor seguridad en el cruce verde. Recomendación general para el caso de ciclovía. **La gravedad de las lesiones está directamente relacionada a la velocidad que el vehículo tiene al momento del impacto.** Es por ello que la velocidad de las arterias de los corredores y de la cuadra inmediata anterior, en las arterias transversales, se modifica, estableciendo ejes de velocidad 30 km/h. **La probabilidad de heridas mortales en un accidente auto-peatón, depende directamente de la velocidad de impacto.** Si el impacto se produce a velocidades de 40 a 45 Km/h la probabilidad de sobrevivir a una colisión es de 50%, a 50 Km/h solo existe un 20% de posibilidades de sobrevivir, cuando un impacto a 30 Km/h cuenta con un 90% de posibilidades de sobrevivir. Hay que tener en cuenta que el impacto a igual velocidad no es igual el riesgo, varía también de acuerdo al grado de vulnerabilidad del peatón, no es lo mismo un anciano que un adulto joven. **Máxima 20 km/h: para la arteria de ciclovía en las que hay escuelas,** en horarios de entrada y salida de escolares.

Ceda el paso a ciclistas y peatones. En las intersecciones en donde el vehículo gira sobre el cruce ciclista se debe colocar una señal vertical de CEDA EL PASO que indica que debe cederle el paso al girar a peatones y ciclistas. Se ubica en coincidencia con la línea de detención vehicular en las arterias en donde se construya ciclovía o biciesenda.

Pare. Antes de un cruce verde, se coloca una señal de PARE para indicar al vehículo que debe detenerse. Se ubica en coincidencia con la línea de detención vehicular en la calle transversal a la ciclovía cuando la intersección no sea semaforizada.

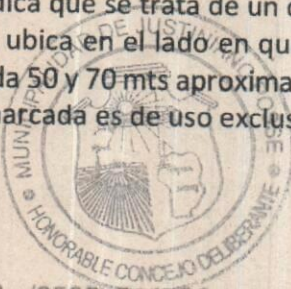
Advertencia cruce de ciclistas. Se ubica en la calle transversal a la que posee ciclovía entre 20 o 30 metros antes de la intersección (según la velocidad máxima permitida en dicha arteria). Indica al vehículo que hay un cruce de ciclistas, y especifica sentidos de circulación de la ciclovía (único o doble sentido de circulación).

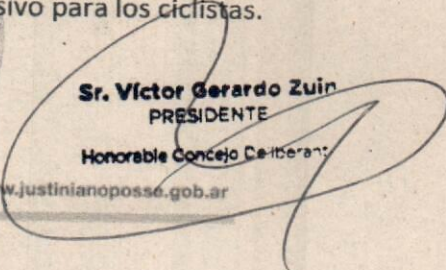
Carril exclusivo bicicletas. La señal se ubica en el lado de la calzada en que esté ubicada la ciclovía, en el inicio de cuadra. Indica que se trata de un carril de circulación exclusiva para ciclistas. En caso de biciesenda, se ubica en el lado en que esté ubicada la misma, en cada inicio y fin de cuadra y además cada 50 y 70 mts aproximadamente, en caso de tener mayor extensión. Indica que la cinta demarcada es de uso exclusivo para los ciclistas.


Gisela Foa

Secretaria

Honorable Concejo Deliberante




Sr. Víctor Gerardo Zuin
PRESIDENTE

Honorable Concejo Deliberante



HONORABLE
CONCEJO DELIBERANTE

JUSTINIANO POSSE

Convivencia con demarcación. La señal se ubica en el lado en que esté ubicada la bisisenda, en el inicio de cuadra y a mitad de la misma (en ambos sentidos de circulación). Indica que se trata de una senda de circulación para bicicletas y peatones. La imagen del niño deberá localizarse del lado opuesto al de la bicicleta, quedando la imagen del adulto en el medio protegiendo al menor.

Convivencia sin demarcación. La señal indica "zonas de convivencia" entre peatones y ciclistas.

Prohibido estacionar y detenerse. Ubicada entre el primer tercio y la mitad de cuadra sobre la mano donde esté alojada la ciclovía.

Señalización especial: Tratamientos particulares. En los casos en que se detecte un uso del suelo diferenciado del residencial, como escuelas, hospitales, geriátricos, etc., se deberán tener en cuenta las soluciones que se detallan a continuación. En caso de que existan dársenas de ascenso y descenso de discapacitados, carteles que señalan la exclusividad de estacionamiento de establecimientos bancarios, etc. sobre la arteria seleccionada para la implantación de ciclovía y que el ancho de la calzada no permita una correcta circulación vehicular, se deberá gestionar la reubicación de dicho espacio. En casos excepcionales, se deberá proyectar una dársena, de acuerdo a la problemática del lugar. Ascenso y descenso en escuelas y hospitales El estacionamiento en toda la ciclovía está prohibido, con excepción de las detenciones de corta duración y exclusivamente para ascenso y descenso de niños y pacientes.

Cartelería para dársenas. Estas cartelerías son utilizadas para indicar una dársena para ascenso y descenso de alumnos o pacientes, dependiendo la institución (hospitales, centros de salud, geriátricos, clubes, escuelas, comisarías, etc.) que estén sobre la mano de la Ciclovía.

Dársenas para escuelas. La longitud de las dársenas se dimensiona según la demanda de micros escolares de cada institución. Están compuestas por señalización especial, demarcación horizontal (cajón amarillo) y delimitadores verticales (delineadores reflectivos). El cajón amarillo donde se puede detener el vehículo, se implanta en el carril próximo a la calzada y sobresale del tramo de cordones 0,65 m. En ese sector, se colocan

delineadores en la línea divisoria de sentidos como un límite físico que los vehículos no pueden traspasar, resguardando así a los ciclistas que circulan en sentido contrario a la arteria.

Gisela Fea

Secretaria

Honorable Concejo Deliberante



Sr. Víctor Gerardo Zuñ
PRESIDENTE

Honorable Concejo Deliberante



HONORABLE
CONCEJO DELIBERANTE

JUSTINIANO POSSE

Dársenas para hospitales. Al igual que las dársenas para escuelas, se realiza el cajón amarillo con pintura y se colocan los delineadores rebatibles dejando libre el carril de la ciclovía más próximo al cordón, para la circulación de los ciclistas.

Cartelería para cruce FFCC: Estas cartelerías son utilizadas para indicar al ciclista que deberá descender de la bicicleta para el cruce peligroso con el ferrocarril. Se colocan en ambos extremos del cruce.

Demarcación horizontal. Pintura: 1) Multicomponente. Cruce verde. Es una franja de pintura verde de 1,60 m de ancho en ciclovías de doble sentido de circulación y bisisendas y 0,80 m en ciclovías de único sentido de circulación. Se utiliza en bocacalles para indicar a los vehículos que hay un cruce de ciclistas y para que el ciclista se mantenga en su sector del cruce. Se aplica en caliente, y se realiza un borde con una línea pintada e interrumpida blanca reflectiva de 0,30 x 0,50m cada 0,50m, y separada 0,20m del cruce verde en ambos lados. Se realiza un sembrado con microesferas reflectivas, para la visualización del cruce en horas nocturnas. Línea interrumpida (pancitos). Es una demarcación interrumpida de 0,50 m x 0,30 m, utilizada en los costados del cruce verde. La secuencia será en este caso 0,50 m. llenos, 0,50 m. vacíos. Panes blancos en garaje. Es una demarcación interrumpida de 0,50 m x 0,30 m, utilizada en las aberturas de cordones. La secuencia será en este caso 0,50 m. llenos, 0,50 m. vacíos. 2) Pintura acrílica en frío. Este tipo de pintura se aplica en frío y se le incorporan unas microesferas reflectivas para permitir su visualización nocturna.

Eje divisorio. El eje divisorio de los sentidos de circulación de las ciclovías y bisisendas, es demarcado con pintura amarilla reflectiva. Es una línea continua y discontinua de 10 cm de espesor pintada en el medio de la ciclovía o bisisenda dividiéndola en dos sectores de iguales dimensiones. La línea de trazo continuo ubicada tanto al inicio como al final de cada cuadra con una longitud de 15 m, indica la prohibición de sobrepaso. El trazo discontinuo (línea punteada) indica la permisión de sobrepaso. La secuencia es: 1 metro lleno, 1 metro vacío. Línea de detención blanca. Es una línea que se utiliza antes de una intersección o cruce, con el objetivo de que el ciclista se detenga antes de la misma. La línea coincide con el inicio de la ciclovía y es perpendicular al eje divisorio, ubicándose en ambos sentidos de circulación. Se efectúa en pintura en blanca en caliente y sus dimensiones son 0,50 x 0,70m. Se utiliza tanto en ciclovía como en bisisenda, antes de cruces vehiculares y/o peatonales.

Línea de borde. Es una línea blanca continua de pintura, con un espesor de 0,10m. En las bisisendas. Se coloca en los bordes exteriores para marcar el límite con su entorno. También se utiliza para delimitar la ciclovía de la calzada vehicular cuando el ancho de la misma es muy escaso para poner cordones, ya que permite el eventual sobrepaso del vehículo sobre la misma.

Gisela Fea

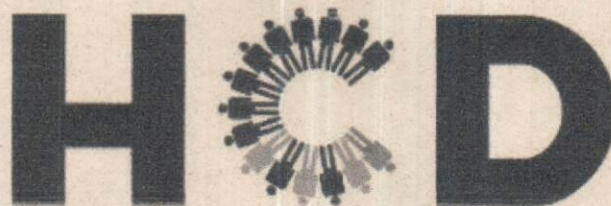
Secretaria

Honorable Concejo Deliberante



Sr. Víctor Gerardo Zuin
PRESIDENTE

Honorable Concejo Deliberante



HONORABLE
CONCEJO DELIBERANTE

JUSTINIANO POSSE

Senda peatonal en bicisenda. Se colocan cuando existe un cruce peatonal sobre la bicisenda, por ejemplo en esquinas, accesos a escuelas, hospitales, entre otros. Las sendas son de 2 mts de largo.

Dársenas amarillas para ascenso y descenso para escuelas y hospitales. Es una línea continua de 10 cm de espesor en amarillo, en forma de cajón, de 2m de ancho por la longitud de la dársena según corresponda.

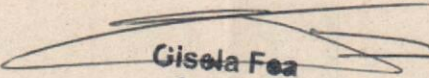
Señales de molde. Se ubican a inicios y fines de las ciclovías indicando sentido de circulación, carril exclusivo y ceda el paso. En bicisendas, se coloca un conjunto de imágenes (bicicleta y flecha) cada 50 mts aproximadamente, indicando: sentido de circulación y carril exclusivo de ciclistas. Al llegar a intersecciones, se aplica el conjunto de las señales, como en las ciclovías (bicicleta, flecha, y ceda el paso).

Tipo de imágenes empleadas. Bicicleta: 60 cm x 90 cm. Color blanco. Indica carril exclusivo para bicicletas. Ceda el paso: 50 cm x 120 cm. Color blanco. Indica que el ciclista debe ceder el paso al peatón. Imagen blanca de fecha: 30 cm x 120 cm. Color blanco. Indica el sentido de circulación. Mire. En función de advertir al peatón la presencia del cruce con una ciclovía bidireccional, se incorporó entre las franjas de la senda peatonal la palabra "MIRE" para indicar al peatón que debe observar hacia ambos lados antes de cruzar.

Cruce de ciclovía. Para indicar el cruce de ciclovías se utiliza una señal preformada en forma de rombo amarillo con una imagen de bicicleta de 1,2m x 2m y en su parte inferior, una o dos flechas en negro que indican el sentido de circulación del ciclista. Esta señal tiene como objetivo advertir a los vehículos de un cruce de ciclovía en la próxima intersección. Se ubica en las calles transversales a la ciclovía con anticipación suficiente para que los conductores puedan detenerse a tiempo. La cantidad de rombos en cada intersección dependerá del ancho de la calzada y la cantidad de carriles que haya en la calle transversal, se sugiere colocar uno por carril.

Delineadores retráctiles rebatibles. Con el objetivo de hacer más visibles los separadores físicos (cordones) y dividir los carriles de la ciclovía, se colocan los delineadores retráctiles rebatibles. Los mismos son flexibles, con base plástica y cintas reflectivas. Se encuentran fijados al pavimento y se ubican en las aperturas de cordones (pases de agua) y esquinas.

Al ser reflectivos aumentan la visibilidad nocturna, generando un factor de seguridad para los vehículos que circulan en el eje de la ciclovía. En tanto, los delineadores contribuyen también a advertir a los peatones acerca del cruce de ciclistas. Su composición flexible asegura una mayor durabilidad y garantiza la seguridad del tránsito al contacto con el mismo.


Gisela Foa
Secretaría
Honorable Concejo Deliberante




Sr. Víctor Gerardo Zuñ
PRESIDENTE
Honorable Concejo Deliberante



HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE

JUSTINIANO POSSE

Ubicación de delineadores. El delineador es un elemento que se coloca como una señal de advertencia permitiendo una visualización a mayor altura, tanto de los cordones como de los elementos constitutivos de la ciclovía, ya que tienen 60 cm de altura. La intención también es generar una continuidad visual con los mismos tanto de día como de noche, ya que en este último caso poseen bandas reflectivas que permiten su visualización nocturna. Se colocan dos delineadores en el inicio de la ciclovía, uno de ellos antes del eje divisorio y otro antes del tramo de cordones, y uno en el eje del cruce verde, para obligar al vehículo a doblar en la intersección con más amplio radio de giro. También se coloca uno por cada apertura de cordones.

En las dársenas de escuelas y hospitales, se ubican cantidades variables de delineadores en el eje de la ciclovía, para que el auto que necesita detenerse ocupe solamente una mano quedando la otra libre para la circulación de los ciclistas, en ambos sentidos.

ASPECTOS PRINCIPALES DE LA RED: Ejes de proyecto: Tipologías. **Calle 9 de Julio** - Tipología: Ciclovía bidireccional con demarcación horizontal y vertical. **Calle Maipú** - Tipología: Ciclovía bidireccional con demarcación horizontal y vertical. **Calle Sarmiento** - Tipología: Ciclovía bidireccional con demarcación horizontal y vertical. **Calle Tte. Origone** - Tipología: Ciclovía bidireccional con demarcación horizontal y vertical. **Calle Belgrano** - Tipología: Ciclovía bidireccional con demarcación horizontal y vertical. Pavimentación entre J. M de Rosas y Av. Circunvalación. **Calle Las Heras** - Tipología: Ciclovía bidireccional con demarcación horizontal y vertical. **Calle Andrés Vanderhoeven** - Tipología: Ciclovía bidireccional con demarcación horizontal y vertical. **Av. Libertador San Martín** - Tipología: Ciclovía bidireccional con demarcación horizontal y vertical. - Demarcación de cruce bidereccional con conexión a Red de Ciclovías (Calle Tte. Origone, M. Belgrano y La Heras).

PRIMERA ETAPA A EJECUTAR. Se realizará la Ciclovía en Calles Andrés Vanderhoeven, entre Chile y Tte. Origone, y calle Tte. Origone entre Andrés Vanderhoeven y 9 de Julio.

RESTANTES ETAPAS. Se delegará al D.E.M. la facultad para determinar las respectivas trazas y/o etapas del sistema integral de ciclovías, las cuales se ejecutarán cuando así lo determine el D.E.M. mediante resolución que deberá dictar al respecto, siempre bajo los lineamientos contemplados en la presente ordenanza.

Gisela Foa

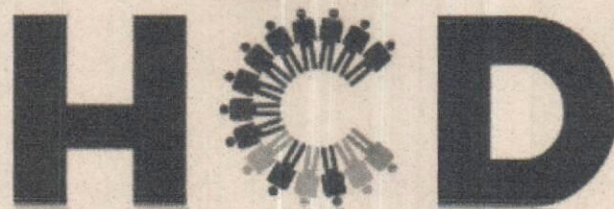
Secretaria

Honorable Concejo Deliberante



Sr. Víctor Gerardo Zula
PRESIDENTE

Honorable Concejo Deliberante



HONORABLE
CONCEJO DELIBERANTE

JUSTINIANO POSSE

POR ELLO:

EL HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE
EN USO DE SUS ATRIBUCIONES SANCIONA CON FUERZA DE
ORDENANZA

ART. 1: Créase el Proyecto Municipal "PLAN INTEGRAL DE CICLOVIAS JUSTINIANO POSSE 2025" dentro del Programa Municipal de Sistemas de Gestión de Tráfico más Eficiente, que se regirá por la presente y específicamente con lo descripto en los considerandos de la presente ordenanza.

ART. 2: Autorícese el DEM a realizar la obra de ciclovías y biciesendas en los términos y condiciones descriptos en los considerandos de la presente ordenanza.

ART. 3: - Los requisitos para la circulación en bicicletas serán, además de los establecidos en la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y sus modificatorias y Decretos Reglamentarios y de la Ley Provincial de Tránsito N° 13.927 y Decretos Reglamentarios, los siguientes:

- a) En los tramos de arterias con ciclovías o biciesendas deben circular exclusivamente por ellas.
- b) No circular en zigzag.
- c) No debe circular por la acera. Las bicicletas tienen prioridad de paso respecto de los automóviles, cuando estos últimos giren a derecha o izquierda para ingresar a otra arteria o cuando circulando los ciclistas en grupo, el primero de ellos haya ingresado a la bocacalle.
- d) Tienen la prioridad de paso los peatones cuando cruzan la calzada por las sendas peatonales o los espacios destinados a tal fin.
- e) Circular manteniendo una velocidad precautoria entre ellas, al igual que con otros vehículos, extremando la atención a fin de evitar alcances entre los propios ciclistas. Los adelantamientos deberán realizarse por la izquierda sobrepasando el carril opuesto calculando la distancia de los ciclistas que circulan en forma opuesta.
- f) Las bicicletas pueden circular en columna de a dos como máximo por ciclocarriles, ciclovías o biciesendas si el ancho de éstas lo permite y, en esa modalidad, sólo por otros sectores de la calzada si se trata de carriles demarcados adyacentes a las aceras de la arteria.
- g) Circular con todas sus ruedas en contacto con la calzada y con ambas manos sobre el manubrio.

Gisela Foa
Secretaria

Honorable Concejo Deliberante



Sr. Víctor Gerardo Zúñ
PRESIDENTE

Honorable Concejo Deliberante



HONORABLE
CONCEJO DELIBERANTE

JUSTINIANO POSSE

h) En las calzadas sin demarcación de carriles deben circular por el borde derecho. Éste podrá ser abandonado sólo para superar vehículos más lentos o que se encuentren detenidos o estacionados o para efectuar el giro a la izquierda en los lugares donde esté permitido.

i) No circular agarrado a otro vehículo.

j) Adecuar su velocidad a la normativa para el tipo de vía que circula y las condiciones que se le presentan.

k) Advertir las maniobras y cambios de circulación. Señalando las maniobras que indiquen giros, adelantamientos, detenciones y cambios de dirección o de carril.

l) Obedecer las indicaciones de la autoridad y respetar la señalización. Los distintos lenguajes previstos en el tránsito, tales como indicaciones de la autoridad, luces de los semáforos, señales verticales y demarcaciones horizontales, constituyen elementos fundamentales para la circulación y convivencia en la vía pública.

m) En los lugares de mayor circulación, el estacionamiento debe hacerse en los ciclisteros dispuestos para tal fin.

n) El transporte de personas menores de hasta 5 años de edad será realizado por mayores de edad en rodados que cuenten con un asiento apropiado y cumplimentando lo establecido en las normativas vigentes. Ambos tripulantes deberán llevar el casco de seguridad reglamentario.

o) Los ciclistas no podrán transportar a otras personas, a excepción de lo establecido en el inciso anterior.

ART. 4: - Señalización de ciclovías/ biciesendas. La señalización puede ser de dos tipos: vertical u horizontal: Señalización Vertical: Las señales verticales son dispositivos de control de tránsito instalados a nivel de la vía o sobre ella. Están compuestas por un elemento de sustentación, placa e inscripción colocados sobre el cordón. Su función es reglamentar el tránsito, advertir o informar a los usuarios mediante palabras o símbolos determinados. Dentro de las señales verticales existen señales reglamentarias, de advertencia o preventivas, e informativas.

a) De Reglamentación:

Prohíbe el tránsito de bicicletas.

Calzada exclusiva para bicicletas (ciclovía).

Indica la dirección del flujo.


Gisela Fea

Secretaria

Honorable Concejo Deliberante




Sr. Víctor Gerardo Zuin
PRESIDENTE

Honorable Concejo Deliberante



HONORABLE
CONCEJO DELIBERANTE

JUSTINIANO POSSE

Indica efectuar la detención del vehículo.

Señal de "Ceda el Paso"

b) De Advertencia o de prevención:

Tienen por objeto advertir al usuario con anticipación la aproximación de ciertas condiciones de la vía, existencia de una situación peligrosa y la naturaleza de ésta.

Lomada

Proximidad de una vía para ciclistas

c) Informativas son las siguientes:

Estacionamiento para bicicletas

Todo tipo de información que se le pueda brindar al ciclista

Señalización Horizontal. Las señales horizontales son aquellas marcas sobre el pavimento que tienen la función de delimitar o canalizar el tránsito de las bicicletas/ciclovías y de los vehículos motorizados.

En las intersecciones tienen la finalidad de ordenar el cruce de las bicicletas y advertir su paso a los conductores de vehículos motorizados.

ART. 5: - Instrumentétese un Programa de Concientización y Educación Vial para Ciclistas a fin de fomentar el uso seguro de este medio de transporte, que incluya la confección de un Manual para Ciclistas, una página web donde poder acceder a esta información, cursos de Seguridad Vial para Ciclistas en escuelas, e instituciones intermedias que así lo requieran, un módulo de Seguridad Vial para con los ciclistas en el Curso para Principiantes de Licencias de Conducir, y toda otra medida que ayude a la consecución de este objetivo.

ART. 6: - Será autoridad de aplicación de la presente la Secretaría de Obras Públicas y la Dirección Municipal de Tránsito. Cuando se instalen diferencias técnicas, el D.E.M. solicitará la opinión de profesionales idóneos.

ART. 7: - Facultase al DEM a realizar las adecuaciones presupuestarias que correspondan para la aplicación de la presente ordenanza.

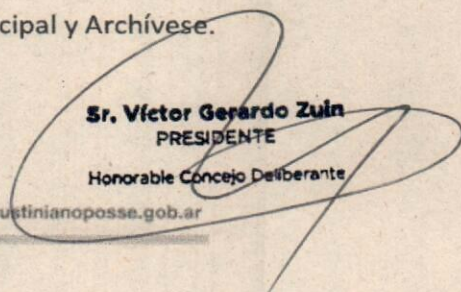
ART. 8: COMUNÍQUESE, Publíquese, Dése al Registro Municipal y Archívese.


Gisela Fea

Secretaria

Honorable Concejo Deliberante




Sr. Víctor Gerardo Zuñ
PRESIDENTE

Honorable Concejo Deliberante

9 de Julio 915 • Tel.: (352) 514486

www.justinianoposse.gob.ar