Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

"2019 -Año del 25° Aniversario del reconocimiento de la autonomía de la Ciudad de Buenos Aires"

RESOLUCIÓN N.° 308/SECTRANS/19

Buenos Aires, 3 de julio de 2019

VISTO: la Resolución N° 501/SECTRANS/19, La Ley N° 2.148 (texto consolidado conforme Ley N° 6.017, los Decretos Nros. 363/15, y sus modificatorias Nros. 498/08 y 384/18, el Expediente N.° EX-2019-21238807-MGEYA-DGTYTRA, y

CONSIDERANDO:

Que mediante Resolución N° 501/SECTRANS/17 se implementó el Centro de Trasbordo Flores, en los carriles exclusivos construidos sobre la franja central de la Avenida Rivadavia en los tramos comprendidos entre Avda. Nazca / Avda. San Pedrito y las calles Fray Cayetano Rodríguez / Rivera Indarte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;
Que por el Decreto Nº 498/08 se designó a la Subsecretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte como Autoridad de aplicación del Código de Tránsito y Transporte;
Que por Decreto N° 363/15 y sus modificatorios se aprobó la estructura Orgánica del Poder Ejecutivo del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, asignando a la Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte las mismas misiones y funciones que la entonces Subsecretaría de Transporte;
Que, asimismo, el Decreto 384/18, modificatorio del Decreto 363/15, establece que es responsabilidad primaria de la Secretaría de Transporte "entender en los aspectos relacionados con el transporte, la circulación peatonal y vehicular, con base en las políticas de desarrollo económico, ambiental y social de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y de entender en la regulación y control del transporte y el tránsito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Que la implementación del Centro de Trasbordo Flores resultó en una experiencia favorable al verificarse una mejora tanto en las condiciones de movilidad de los usuarios del servicio de Autotransporte Público de Pasajeros, como en el escenario ambiental, al constatarse una sensible reducción de las emisiones contaminante en la zona;
Que el Plan de Movilidad Sustentable, se basa en tres ejes fundamentales: prioridad del transporte público; movilidad saludable; y ordenamiento del tránsito y seguridad vial. A su vez el Plan Urbano Ambiental (Ley N° 2.930) prevé en materia de transporte y movilidad “rediseñar las calles secundarias de los barrios para su mayor uso peatonal y de bicicletas“; y “adecuar las velocidades de los móviles a las distintas situaciones urbanas y proteger las áreas ambientales“;
Que, el entorno de emplazamiento del Centro de Trasbordo Flores presenta un elevado flujo de peatones, debido a las dinámicas de trasbordo entre el Ferrocarril Sarmiento, la cabecera de la línea de Subte A, y los servicios de autotransporte público de pasajeros que éste nuclea;
Que debido a los resultados de diversos análisis en la zona, relevamientos de campo, y conteos volumétricos, se registra que más de diez mil peatones circulan en las inmediaciones del Centro de Trasbordo Flores, por hora, en los intervalos de mayor

demanda de viajes;
Que los parámetros y datos sobre los riesgos potenciales de incidentes viales en el entorno, como así también la consideración de datos históricos, fundamentan la necesidad de maximizar las medidas de seguridad y precautorias, y por esta razón, se decidió implementar una velocidad máxima de 30 km/h en las vías de circulación de los servicios de autotransporte público de pasajeros;
Que la importancia de la decisión de la velocidad máxima de 30 km/h radica en que los tiempos de reacción, frenado y detención de vehículos de gran porte son más favorables para impedir la ocurrencia de siniestros viales que involucren a los peatones;
Que, por los motivos expuestos anteriormente, se deberá proceder a la instalación de señalización vial necesaria, tanto en demarcación horizontal como en señales verticales, para indicar la nueva velocidad máxima, comprendida en en los carriles exclusivos construidos sobre la franja central de la Avenida Rivadavia en los tramos comprendidos entre Avda. Nazca / Avda. San Pedrito y las calles Fray Cayetano Rodríguez / Rivera Indarte del Centro de Trasbordo Flores, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;
Que dentro de las atribuciones que posee la Secretaría de Transporte como autoridad de aplicación conforme el art. 1.1.4 inc. b) del Código de Transito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires, se encuentra la de dictar normas transitorias y experimentales en materia de tránsito y transporte, así como toda otra norma reglamentaria o acto administrativo que corresponda.
Qué asimismo, el art. 1.2.2 inc b) del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires aprobado por Ley N° 2.148 (texto consolidado por la Ley N° 6.017), establece como facultad de la Autoridad de Aplicación, la de disponer de medidas de carácter transitorio y experimental que contemplen situaciones especiales, referidas a la velocidad,
Que deberá disponerse con carácter experimental, la velocidad máxima para vehículos de autotransporte público de pasajeros de 30 km/h en la traza citada precedentemente.
Por ello, y en uso de las atribuciones y facultades conferidas,

EL SECRETARIO DE TRANSPORTE
RESUELVE

Artículo 1°.- Establézcase con carácter provisional y evaluativo por el término de NOVENTA (90) días, la velocidad máxima de treinta kilómetros por hora (30 km/h), para los vehículos de autotransporte público de pasajeros que circulen dentro del Centro de Trasbordo Flores, en los carriles exclusivos construidos sobre la franja central de la Avenida Rivadavia en los tramos comprendidos entre Avda. Nazca / Avda. San Pedrito y las calles Fray Cayetano Rodríguez / Rivera Indarte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Artículo 2°.- Procédase a instalar la señalización vial necesaria con la nueva velocidad máxima en la zona, la cual proyectará la Gerencia Operativa de Ordenamiento del Tránsito y Transporte, dependiente de la Dirección General de Tránsito y Transporte.
Artículo 3° - Publíquese en el Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires, comuníquese a la Dirección General de Planificación de la Movilidad, a la Policía de la Ciudad, a la Dirección General Cuerpo de Agentes de Control del Tránsito y Seguridad

Vial y a la Gerencia Operativa de Ordenamiento del Tránsito y Transporte y la Gerencia Operativa de Señalamiento Vial. Cumplido, remítase a la Gerencia Operativa de Ordenamiento del Tránsito y Transporte para los fines propuestos en el artículo anterior. **Méndez**