

## **PROGRAMA DE MOVILIDAD INTEGRAL NO MOTORIZADA**

El “Programa de Movilidad Integral No Motorizada” (en adelante el “Programa”) tiene el objetivo de definir políticas públicas atinentes a la planificación de la movilidad de una manera equitativa, promoviendo la aplicación de medidas en los distintos ámbitos urbanos y periurbanos de ciudades y áreas metropolitanas del país que tengan problemas de congestión y donde las elevadas tasas de motorización y la provisión de servicios de transporte público brinden la posibilidad de potenciar un cambio modal tendiente a desalentar el uso del automóvil a través de la implementación de políticas de movilidad sustentable y adecuar espacios para brindar servicios complementarios que fomenten transporte público y el uso de vehículos no motorizados como medios de transporte urbano accesible, saludable, seguro, inclusivo y sostenible.

El Programa apunta a aumentar las opciones de movilidad de los usuarios a escala local a través del uso de medios que garanticen una mayor eficiencia del espacio físico y de los tiempos de viaje para distancias cortas y que fomente la disminución en la emisión de gases de efecto invernadero, contribuyendo de esta manera con un medio de transporte sustentable y amigable con los diferentes ecosistemas del territorio nacional.

Asimismo, con la implementación del Programa se busca garantizar la movilidad de la población para que pueda acceder a derechos básicos como el trabajo, la educación, la salud, entre otros.

Estos objetivos se vinculan en el marco de una estrategia federal sobre la base de tres ejes de política pública: accesibilidad, género y desarrollo sostenible y con los objetivos planteados en el Plan de Acción Nacional de Transporte y Cambio Climático, en relación al Acuerdo de París y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

El Programa impulsa el desarrollo de los siguientes instrumentos desde un enfoque estratégico, que podrán ser vinculados entre sí y asociarse a diferentes escalas de actuación: el “Proyecto de Red de Vías Seguras” y el “Proyecto Centros de Estacionamiento Articuladores con el Transporte Público (ESTAP)”.

A continuación, se presenta la descripción de cada proyecto con sus objetivos, beneficios y aspectos generales para aplicación.

### **1. “Proyecto de Red de Vías Seguras”**

Una red de vías seguras para medios de transporte no motorizados es un entramado de carriles protegidos, resguardado del resto del tránsito vehicular por medio de una infraestructura mínima, adecuada y segura de vías y áreas anexas de infraestructura complementaria que conecta las principales áreas de origen/destino de la ciudad, para garantizar el buen funcionamiento de este modo de transporte.

#### **Objetivo general**

El principal objetivo es el fomento del uso de medios de transporte no motorizados como modo de movilidad saludable y sustentable, y como alternativa y complemento de otros

modos, mejorando el espacio público con un impacto social, económico y ambiental positivo, reduciendo niveles de congestión y contaminación y aportando conectividad a usuarios existentes y potenciales, impulsando la segregación por modos de transporte, mejorando la convivencia entre los mismos y activando la transferencia del uso de autos al transporte público o modos más amigables como la bicicleta.

### **Objetivos particulares**

- Desarrollar una red de vías seguras y áreas anexas de infraestructura complementarias que conecten los principales atractores de viajes.
- Desalentar en las áreas urbanas de gran congestión el uso de vehículos motorizados como transporte individual.
- Mejorar los tiempos de viaje para distancias cortas.
- Ordenar el espacio vial para incrementar la seguridad de todos los usuarios, a través del desarrollo de infraestructura segura.
- Fomentar la intermodalidad, vinculando la red de vías seguras para transporte no motorizado a los principales centros de transbordo.
- Incentivar la ocupación del espacio público de manera más equitativa, adecuando la red vial en el marco de la priorización de los modos sustentables y la integración con otros modos de transporte público.
- Reducir la congestión y el tránsito vehicular, con el fin de disminuir los niveles de contaminación acústica y atmosférica, promoviendo ciudades más amigables y mejorando la calidad de vida de los ciudadanos.
- Mejorar la salud, contribuyendo a disminuir el sedentarismo de la población.
- Fomentar la movilidad urbana no motorizada a través de acciones de acompañamiento: pacificación del tráfico, campañas de comunicación, educación vial, marco legal, estacionamientos/guarderías de bicicletas, entre otros.

### **Aspectos, requisitos y elementos componentes**

La aplicación de este proyecto se orienta principalmente a aquellas jurisdicciones del territorio nacional que se encuentran bajo una constante tendencia de urbanización y expansión (ciudades medias y áreas metropolitanas) con importantes problemas de movilidad y accesibilidad y grandes necesidades de ordenamiento del tránsito en aquellas áreas donde se desarrollan la mayoría de las actividades económicas y comerciales.

Cabe mencionar que la incorporación de infraestructura para transporte no motorizado deberá tener como objetivo no sólo la seguridad de los usuarios actuales, sino apuntar a que

se sumen nuevos usuarios a la red, como modo alternativo de traslado. Es por ello que la ejecución de este proyecto, que podría articularse con Centros de Estacionamiento Articuladores con el Transporte Público (ESTAP), colaborará a impulsar un cambio cultural y conceptual en materia de transporte público y traslado de las personas, y un cambio de paradigma en cuanto a la movilidad urbana.

Para su aplicación deberán tenerse en cuenta los siguientes requisitos principales:

- Ciudades medias y grandes que presenten alta densidad poblacional y situaciones críticas de tránsito y seguridad vial que generen obstáculos certeros contra el desarrollo de la movilidad de los ciclistas;
- Existencia de infraestructura vial apta para la integración de red de ciclovías y biciesendas y equipamiento complementario;
- La red estará orientada a articularse con nodos de transbordo y el transporte público para el fomento de la intermodalidad.

#### **Elementos componentes a considerar**

La infraestructura de una red de vías seguras para medios de transporte no motorizados se compone de:

- Carriles exclusivos por la calzada o ciclovías;
- Carriles exclusivos por la acera o biciesendas;
- Carriles de convivencia con peatones;
- Calles de tránsito lento o preferenciales.

Complementada por:

- Señalización;
- Iluminación;
- Parquización;
- Áreas anexas de infraestructura complementaria (descanso, guarda, estacionamiento, etc.)
- Sistema de información;
- Medidas de fomento del uso de medios de transporte no motorizados

La red y trazas deben plantearse como esquemas escalables y etapabilizables, con el objeto de consolidar propuestas que puedan adaptarse a la diversidad de

necesidades.

## **2. “Proyecto Centros de Estacionamiento Articuladores con el Transporte Público (ESTAP)”**

Los Centros de Estacionamiento Articuladores con el Transporte Público (en adelante “ESTAP”) son estacionamientos de vehículos particulares cuyas instalaciones físicas se encuentran próximas a las entradas de las ciudades o zonas articuladoras a zonas céntricas, o que son adyacentes a nodos de transbordos o corredores viales.

Cuentan con una serie de servicios adicionales según la escala y contemplan la articulación con modos no motorizados, iniciativas orientadas a la micromovilidad, taxis e instalaciones que den soporte a la transición hacia tecnologías de eficiencia energética en movilidad, al mismo tiempo que se busca fortalecer el sistema de transporte público con un criterio de eficiencia modal en corredores y tramos de la red de alta capacidad.

El proyecto se implanta en ámbitos urbanos y periurbanos de ciudades y áreas metropolitanas donde predomina la generación de viajes en automóvil particular, y que cuentan al mismo tiempo con demanda y cobertura de transporte público o alternativa no motorizada de traslado. Particularmente se orienta a jurisdicciones que por su crecimiento urbano y el aumento de la movilidad están experimentando conflictos vinculados a la congestión e inseguridad vial, la contaminación ambiental y la falta de accesibilidad por deficiencias del sistema de transporte.

### **Objetivos**

El objetivo del proyecto es el de integrar de forma eficiente los viajes individuales de última milla en automóvil particular con el sistema troncal de transporte público o red de vías seguras, facilitando y mejorando la experiencia del transbordo en los nodos de acceso a la red, desalentando el ingreso de vehículos particulares a las áreas de congestión y atracción de viajes, reduciendo la contaminación ambiental, la siniestralidad vial y los costos individuales de la movilidad, fortaleciendo el sistema de transporte público y el uso de la bicicleta con un criterio de eficiencia modal en corredores y tramos de la red de alta capacidad.

La implementación del ESTAP posibilita brindar las condiciones para un intercambio modal que mediante el fomento del uso del transporte no motorizado y el desaliento del uso del transporte automotor particular permita un mayor y mejor acceso a las zonas céntricas de la ciudad.

Se apunta a que este intercambio modal aumente las opciones de movilidad de los usuarios a escala local a través del uso de medios que garanticen una mayor eficiencia del espacio físico y de los tiempos de viaje para distancias cortas y que mejoren la accesibilidad capilar en zonas céntricas que por su elevado nivel de congestión y de oferta de actividades requieran y brinden las condiciones para que los ciudadanos se trasladen de una manera más flexible, segura, económica y saludable.

### **Beneficios e impactos**

- Fomenta la intermodalidad eficiente al articularse a nodos de transbordo de transporte público y, a su vez, el potenciar el uso de transporte no motorizado o micromovilidad, garantizando seguridad y confort en el movimiento de las personas.
- Mejora la calidad de vida de la población, tanto por reducción de contaminación ambiental en áreas urbanas, cuanto por mejorar la experiencia de viaje total y reducir costos y tiempos de transporte con alternativas sostenibles de movilidad.
- Fortalece el sistema de transporte público troncal a través de la articulación con modos que se ajustan a la demanda de última milla de áreas menos densas o con necesidades particulares, aumentando su eficiencia y sostenibilidad financiera.
- La reducción de viajes motorizados individuales alivia la congestión y reduce la siniestralidad vial, implica un ahorro en infraestructura vial para particulares, como también en combustible, y reduce la contaminación sonora y del aire.

### **Aspectos, requisitos y elementos componentes**

El proyecto apunta a la implantación en ámbitos urbanos y periurbanos de ciudades y áreas metropolitanas, orientado a municipios que tengan terrenos disponibles en las adyacencias de estaciones de transporte público masivo, municipios o áreas metropolitanas que tengan problemas de congestión, y donde las elevadas tasas de motorización y la provisión de servicios de transporte público brinden la posibilidad del intercambio modal para acceder y desplazarse por la zona céntrica de la ciudad o por sus subcentralidades.

### **Elementos componentes**

Entre los elementos que se consideran claves se identifican:

- Terreno disponible para el estacionamiento de vehículos particulares
- Vinculación a un nodo de transbordo o paradas de transporte público
- Instalación de una Microestación Barrial (MIBA) a efectos de garantizar seguridad y brindar servicios complementarios
- Guardería/estación de bicicletas
- Iluminación y alambrado perimetral

Todos los prototipos deben plantearse como esquemas escalables y etapabilizables, con el objeto de consolidar propuestas que puedan adaptarse a la diversidad de necesidades.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
Las Malvinas son argentinas

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** ANEXO I - PROGRAMA DE MOVILIDAD INTEGRAL NO MOTORIZADA

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 5 pagina/s.