

## **SUBCOMISION TÉCNICA**

Documento de trabajo

### **Análisis Proyecto Ordenanza: “Zona de detención exclusiva para motos”**

Eje estratégico 2021 CASV

**MOTO-VEHÍCULOS**





## Resumen: **Ficha presentación**

### **Institución proponente:**

Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito.

### **Título de la propuesta:**

Tratamiento Ordenanza "Sistema de reordenamiento del tránsito vehicular denominado Zona de Detención Exclusiva para Motos".

### **Descripción:**

Se propone el análisis, tratamiento y confección de un documento técnico que contenga la opinión oficial de la CASV respecto a la Ordenanza de referencia, para ser remitido en concepto de asesoramiento al HCD.

### **Objetivos:**

Promover la seguridad en el tránsito y la reducción de los siniestros viales, particularmente con respecto a las motos vehículos.

### **Documento de trabajo:**

Texto proyecto Ordenanza





## Resumen: Proyecto Ordenanza – **Aporte Subsecretaría Movilidad Urbana**

**Colabora** con el ordenamiento y seguridad vial de los motociclistas.

**Colabora** con la convivencia de los motociclistas con los diferentes modos de desplazamiento:

- Minimiza la invasión de sendas peatonales (aunque, según el diseño, la zona de detención suele ser invadida por los conductores de vehículos privados).
- Disminuye el adelantamiento entre los vehículos cuando inicia el semáforo verde.

**Demanda** analizar las características físicas y funcionales de la intersección en la que se implantará:

- Geometría de la infraestructura, principalmente, los anchos de calzada para evitar el riesgo por adelantamiento de motociclistas entre los vehículos detenidos en anchos comprometidos.
- Localización de paradas de TPC y/o equipamientos.

**Se adhiere** a la sugerencia de materialización de una prueba piloto que posibilite realizar el seguimiento, evaluar los resultados y, eventualmente, avanzar en la implantación de la zona exclusiva en otras intersecciones, con las medidas de corrección y/o mejora que en su caso merezcan.

**Se sugiere** la incorporación de las bicicletas en esta zona como medida de calmado del tránsito. Eventualmente, trabajar sobre la implantación de señales luminosas para ciclistas (semáforos) y redefinir los tiempos asignados (adelantamiento de verde).





## Pasos a seguir

Se sugiere confección de **documento técnico de asesoramiento**, conteniendo:

- Consensos y disensos con el texto del proyecto de ordenanza;
- Determinación de cinco intersecciones propuestas para la implementación de prueba piloto, con preferencia que cuenten con monitoreo de cámaras conectadas con el COM a fin de facilitar el proceso de seguimiento de la prueba piloto y no posean paradas de colectivo.
- Los criterios de pre-selección sugeridos son: puntos negros de siniestralidad vial (OSV); intersecciones que faciliten la visibilización de la problemática en general; intersecciones que faciliten la problemática de moto-deliveries



## Pasos cumplidos: Incorporación al Expte de Nota con Opinión CASV

**casv mgp**

Por: de la  
Comisión de Legislación,  
Interpretación y Reglamentación  
Consejera Dra. Cristina García

Se adjunta a la presente, el Informe confeccionado por la CASV en referencia al Proyecto de Ordenanza "Zona de detención exclusiva para motos" EXPTE Nro. 2045-C-2020.

El mismo ha sido agregado por el plano de la CASV en la reunión plenaria del mes de enero, celebrada de manera virtual, en la plataforma Zoom.

Estuvieron presentes en dicha reunión, representantes de las siguientes instituciones integrantes de la CASV:

1. Asociación Familiar de Víctimas del Delito y Tráfico.
2. INPAIS.
3. Centro de Ingenieros de Vías del Paso.
4. Colegio de Abogados, Comisión de Seguridad y Educación Vial.
5. Dirección Vialidad Báltica.
6. Dirección de Protección a las Víctimas.
7. Facultad de Ingeniería y Urbanismo UNIVP.
8. Fiscalía delictual - Ministerio Público Fiscal.
9. Instituto en Psicología Básica Aplicada y Tecnología - IPSIBAT.
10. Banco Seguros.
11. Secretaría de Seguridad MSP.
12. Subsecretaría Movilidad Urbana MSP.

En más, causa atentamente  
Dante Galván  
Subsecretario de Movilidad Urbana  
Coordinación CASV



**casv mgp**

INFORME  
"Aportes al Proyecto de Ordenanza Zona de detención exclusiva para motos"

REF. EXPTE 1041-C-2020

### 1. Introducción

En el marco de una realidad a nivel regional, de la que el partido de General Pueyrredón no está ajeno, caracterizada por un crecimiento tanto de la participación modal de moto-vehículos como de siniestros protagonizados por estos, desde el bloque Frente de Todos se presenta el Proyecto de Ordenanza "Zona de detención exclusiva para motos" en el Honorable Consejo Deliberante del Municipio de General Pueyrredón.

El mismo busca la implementación de sectores de detención exclusiva para motos, a través de la delimitación de un área de detención parvula y cerrada a la zona gestional en las intersecciones semaforizadas, con el fin de contribuir a la prevención de accidentes de tránsito, principalmente los ocasionados en las intersecciones de las avenidas donde hay semáforos.

El proyecto plantea la implementación de una prueba piloto por un plazo de seis meses previo a la puesta en funcionamiento definitiva, así como la difusión anticipada de la iniciativa en los principales medios de comunicación.

La Comisión de Seguridad Vial, con base en la preocupación respecto a la problemática de la siniestralidad vial en el Partido de General Pueyrredón, en particular respecto a la relacionada con moto-vehículos, por lo que ha definido a estos como eje estratégico de trabajo para el presente año.

### 2. Objetivo del Informe

El presente informe tiene por objetivo dejar expresadas las opiniones de los representantes de las organizaciones integrantes de la Subcomisión Técnica de la CASV, que han sido referendadas por el Plano de la CASV en la reunión plenaria del mes de enero.

Dichas opiniones han sido registradas en la reunión de la Subcomisión Técnica del día 8 de enero, que contó con la presencia de representantes del bloque Frente de Todos, invitados a presentar los fundamentos y contenidos del proyecto de ordenanza de referencia. Participaron del encuentro los señores Dr. Vito Linares y Dr. Roberto Chupey y al asesor Sr. Gonzalo Marino. Asimismo, en dicha reunión, desde la Subsecretaría de Movilidad Urbana, el Ing. Dante Galván, describió la nota técnica incorporada desde la dependencia al expediente de proyecto de ordenanza de referencia.

### 3. Aportes desde la CASV al Proyecto de Ordenanza

Desde la CASV se encuentra pertinente y necesaria esta iniciativa en particular y todas aquellas en general, que tengan por objetivo dar solución a la problemática de seguridad vial con índices crecientes de siniestralidad, especialmente en referencia a moto-vehículos, en el Partido de General Pueyrredón.

Se entiende que la iniciativa propuesta en el proyecto de ordenanza de referencia contribuirá a una convivencia más ordenada y segura entre los diferentes usuarios de la vía.

Se entiende, por otro lado, que la implementación de la iniciativa a través de una prueba piloto, permite la incorporación de soluciones ya en funcionamiento en otras ciudades del país, con un grado menor de error, permitiendo el monitoreo, ajuste y consecuente aprovechamiento de recursos.

Se entiende que, para poder cumplir los objetivos propuestos para la iniciativa, la misma deberá pensarse e implementarse desde las lógicas de integralidad, tanto en cuanto a la delimitación espacial, demarcación y señalización, como en cuanto a la implementación de la "caja" de detención exclusiva e incorporación luminaria en las cajas de recambio (señalización), como en cuanto a la implementación con acciones de información, concientización y control.

Asimismo, se entiende que la iniciativa podría incluir tanto a motoristas como a ciclistas, favoreciendo la mejor visualización de ambos. En tal sentido, en la instancia de

**casv mgp**

Implementación definitiva, la iniciativa podrá complementarse con la incorporación de tiempos semaforizados con prioridad ciclista/motorista.

Para facilitar los trabajos de monitoreo de la etapa de prueba piloto propuesta, se sugiere la elección de intersecciones que cuenten con cámaras conectadas al CDSV, de manera que este trabajo pueda realizarse de manera remota en ciertos momentos del día, con necesidad de contar con presencia humana continua, permitiendo un uso más eficiente de los recursos. De igual modo, se sugiere tener en cuenta la información detallada por el Conservatorio de Seguridad Vial Humana, respecto a puntos críticos de siniestralidad.

Asimismo, se sugiere que la elección de las intersecciones esté en relación con los sectores de mayor presencia modal de moto-vehículos, procurando evitar aquellas que cuenten con gran flujo de transporte público, peatonal o con actividades comerciales que requieran el correcto funcionamiento de la iniciativa.

En tal sentido, se enumera a continuación una serie de intersecciones que, desde la CASV se consideran factibles de ser intervenidas en la etapa de Prueba Piloto:

- Ov. Independencia y Dr. Luna
- Ov. Independencia y Dr. Calvo
- Ov. Independencia y Dr. Paso
- Ov. Independencia y Dr. Juan B. Justo
- Ov. Luna y San Juan
- Ov. Paso y Dr. Calvo
- Sagrado y La Rosa
- Buenos Aires y San Martín

La definición técnica de la demarcación del "cajón" deberá procurar evitar que el desplazamiento de la línea de frenado de las automotoras sea tal que exceda el ancho de vía, obligando a los vehículos a adelantarse, invadiendo la zona de detención exclusiva.

Sin perjuicio de lo antes dicho, se considera necesario complementar este tipo de iniciativas con otras que ataquen aquellas intersecciones no incluidas en los criterios de selección antes descriptos, con énfasis en las intersecciones con rotación y en aquellas que no cuenten con semaforización, por cuestiones de geometría o funcionalidad, no pudiendo ser incorporadas en el proyecto de ordenanza de referencia.

Se sugiere incluir dentro del concepto de "área urbana" a aquellos sectores del Partido de General Pueyrredón que, aun no siendo centrales, cuenten con un importante número de moto-vehículos, tales como Barrio, Barrio de los Padres, etc.

Asimismo, se sugiere eliminar del artículo 8 la frase "o de la prolongación imaginaria de la línea de edificación que la delimita", dado que en ningún caso será posible la determinación de la línea.





## Pasos cumplidos: **Incorporación al Expte de Nota con Opinión CASV**

### **Aportes CASV:**

- > Se encuentra **pertinente y necesaria** esta y todas las iniciativas que tengan por objetivo dar solución a la inseguridad vial, especialmente de moto-vehículos;
  - > La iniciativa propuesta **contribuirá a una convivencia más ordenada y segura** entre los usuarios de la vía;
  - > La implementación de una **prueba piloto permitirá el monitoreo, ajuste y aprovechamiento de recursos**;
  - > Se deberá pensar bajo lógicas de **integralidad**, tanto en cuanto a la **demarcación específica**, como en la complementación con **acciones de información, concientización y control**;
  - > Se podrá incluir tanto a **motoristas** como a **ciclistas**, favoreciendo la mejor visualización de ambos, complementando con la incorporación de **tiempos semafóricos con prioridad ciclista/motorista**;
- > Se sugiere la **elección de intersecciones con cámaras conectadas al COM**, que representen **puntos críticos de siniestralidad** (según datos del OSM MGP) y que tengan **mayor presencia modal de moto-vehículos**, procurando **evitar** aquellas que cuentan con **paradas de transporte público**;
  - > La **demarcación del "cajón"** deberá **evitar** que el desplazamiento de la **línea de frenado de los automóviles exceda el rombo de visibilidad**;
  - > Se considera necesario **complementar esta iniciativa con otras que ataquen aquellas intersecciones no incluidas** en los criterios de selección antes descriptos, **con énfasis en las intersecciones con rotonda y aquellas que no cuentan con semáforo**;
  - > Se sugiere **incluir** dentro del concepto de "ejido urbano" a **sectores del Partido que, aun no siendo centrales, poseen un importante número de moto-vehículos**, tales como **Batán, Sierra de los Padres**, etc.









## Análisis de esquinas

	INTERSECCIÓN	TIPO	CÁMARAS COM	SINIESTRALIDAD	PARADAS TPC	LÍNEAS TPC	EQUIPAMIENTOS
1	Av. Jara y Av. Colón						
2	Av. Luro y San Juan						
3	Av. Independencia y Av. Libertad						
→	<b>4 Av. Independencia y Av. Luro</b>						
→	<b>5 Av. Independencia y Av. Colón</b>						
6	Av. Independencia y Av. Paso						
→	<b>7 Av. Independencia y Av. Juan B. Justo</b>						
8	Buenos Aires y San Martín						

Una vez seleccionadas las tres intersecciones más relevantes, se podrá hacer un análisis observacional in situ o a través de cámaras COM para definir cuál de las tres tiene más participación de moto-vehículos en su distribución modal





## Análisis de esquinas

REFERENCIAS	
TIPO	PARADAS TPC A 30M
primaria	Av. Luro y San Juan (dos)
secundaria	Buenos Aires y San Martín (uno)
terciaria	
CÁMARAS COM	LÍNEAS TPC TPC
en intersección	Av. Jara y Av. Colón - 3
hasta 100m	Av. Luro y San Juan - 9
a más de 100m	Av. Independencia y Av. Libertad - 4
	Av. Independencia y Av. Luro - 32
PARADAS TPC A 30M	Av. Independencia y Av. Colón - 14
0	Av. Independencia y Av. Paso - 8
hasta 2	Av. Independencia y Av. Juan B. Justo - 10
más de 2	Buenos Aires y San Martín - 30
LÍNEAS TPC	EQUIPAMIENTOS
más de 30	Av. Luro y San Juan - 1
entre 10 y 29	Ferroautomotora, Banco Provincia, Escuela Malharro, Ripsa
menos de 10	Av. Independencia y Av. Libertad - 1
EQUIPAMIENTOS	Pami
más de 5	Av. Independencia y Av. Luro - 12
hasta cinco	HSBC, Banco Industrial, Edea, Banco Itaú, Banco Comafi, Credil, Cliper, Fava, Plaza Cambio, Citi Bank, Banco Francés, Banco Patagonia
cero	Av. Independencia y Av. Colón - 4
SINIESTRALIDAD (OSV MGP)	Colegio de Escribanos, Banco Supervielle, Centro de Constructores, Centro de Salud Nro 1
punto crítico	Av. Independencia y Av. Juan B. Justo - 1
punto medio	Banco Credicoop
punto leve	





## Indicadores y metodología

### INDICADORES

flujo pasante

vehículos detenidos en el semáforo

ocupación de la zona de detención exclusiva

respeto del semáforo

### CATEGORÍAS

peatón

bicicleta/monopatín

moto

auto

colectivo

camioneta camión

### CLASIFICACIÓN DIARIA

lunes a viernes

sábados

domingos y feriados

### HORAS RELEVANTES

7 a 9

12 a 14

16 a 18

19 a 21

0 a 1

4 a 6

### METODOLOGÍA DE CONTEO

conteo in-situ ó a través de cámara

la disponibilidad de recursos humano para realizar el conteo permitirá la definición de la metodología, horas completas o intervalos, cantidad de horas, cantidad de puntos y categorías





## Esquema de intersección







## Esquema de intersección

