



REUNIÓN **SUBCOMISIÓN TÉCNICA**
11 de **AGOSTO** 2021

| Aportes CASV a: **Comunicación HCD Plan Integral de Seguridad Vial y determinación zonas con velocidad máxima permitida de 30km/h**

/ AVANCES



Resumen **Ficha presentación propuesta**

Proyecto de comunicación aprobado en Comisión de Movilidad y de Legislación del HCD

Mar del Plata, mayo de 2021

Señor Presidente del

Honorable Concejo Deliberante de General Pueyrredón

Ariel Martínez Bordaisco

S/D

VISTO

Que es primordial trabajar sobre la prevención de la siniestralidad vial y educar sobre la importancia de la reducción de velocidad en determinados puntos estratégicos de la ciudad; y;

CONSIDERANDO

Que la semana del 17 al 23 de mayo es la Sexta Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial;

Que es un hecho que las calles con límites de velocidad bajos salvan vidas;

Que los diputados Facundo Moyano y Ramiro Gutiérrez presentaron el proyecto de ley de "Alcohol cero", que prohíbe a los conductores de todo tipo de vehículos con motor circular con cualquier concentración de alcohol en sangre superior a cero;

Que esta propuesta legislativa, se plantea como una política de Estado que tiene el propósito de reducir la siniestralidad vial ante uno de los factores más determinantes que la generan: el alcohol y la velocidad;

Que creemos prudente y criterioso bajar de la velocidad en determinados puntos de nuestra ciudad, con el fin de crear entornos más amables donde puedan convivir de forma más segura los distintos usuarios de la vía pública;

Que es una medida más que contribuye a reducir la Siniestralidad Vial, y que es primordial se convierta en una política del Estado Municipal;

Que, actualmente, en nuestra ciudad tenemos muchísimos inter-actores: peatones, ciclistas, motociclistas, quienes circulan en monopatines eléctricos, distribución de mercadería, transporte público, y resulta muy complejo garantizar la Seguridad Vial;

Que con la baja de velocidad a 30 km por hora, se reduce un 80% el riesgo de fallecer como consecuencia de un atropello. Si la velocidad del vehículo que impacta es de 30 km por hora el riesgo es de un 10%; si la velocidad es a 50 km por hora, ese riesgo de fallecimiento se eleva al 90%;

Que, en Febrero del 2019, en la tercera Conferencia Mundial para la Seguridad Vial realizada en Estocolmo auspiciado por las Naciones Unidas, se concluyó que la Concentración de Usuarios Vulnerables en las calles junto con la complejidad de los patrones del tránsito no puede garantizar la seguridad mientras la velocidad de circulación sea superior a los 30 km por hora;

Que, actualmente, por ejemplo, en la mayoría de las calles españolas, 30 km por hora es el límite máximo de velocidad por el que se puede circular;

Que los organismos oficiales informaron que la siniestralidad vial en 2020, se redujo en un 45% promedio en nuestro país aunque cabe destacar que este descenso obedeció fundamentalmente a la restricción de la circulación, sobre todo en el comienzo de la pandemia, y no a un cambio cultural. En ese periodo fallecieron 3138 personas en siniestros viales, lo que da un promedio de 8.5 fallecidos en comparación con los 15.3 fallecidos diarios que se registraron en 2019. Por su parte, cada 100 mil habitantes, la tasa también se redujo de 12.5 a 6.9, siendo los varones, de entre 15 y 34 años, las víctimas principales, representando el 43% del total de víctimas;

Que, por otra parte, según estudios de Seguridad Vial, los menores de 35 años son los más propensos a beber y conducir;

Que 3 de cada 10 jóvenes conductores admitió haber manejado bajo los efectos del alcohol;

Que muchas veces observamos que el alcohol estimula a circular a mayor velocidad;

Que es cierto que hay un fenómeno que se da con mayor frecuencia desde la existencia de la pandemia y que viene para quedarse: la gente sale más a pasear;

Que desde el Estado Municipal debemos fomentar una ciudad más segura y más amigable, donde se protejan las actividades recreativas, en espacios al aire libre, tales como plazas, parques, clubes y demás entidades deportivas, etc;

Que esta iniciativa la hemos trabajado con la Asociación de Familiares de Víctimas de Delito y de Tránsito, que desde hace años concientizan a la comunidad en este sentido;

COMUNICACIÓN

Art 1º.- Solicitar al DE el diseño de un Plan Integral de Seguridad Vial, que determine zonas de la ciudad, conforme cercanía de plazas, centros comerciales a cielo abierto, calles con gastronomía en terrazas, parques, áreas recreativas, clubes, centro de salud, como así también de otros espacios que considere, en que se deba circular a una velocidad no superior a 30 km por hora.

Art 2º.- De forma, etc.

Mar del Plata

BLOQUE FRENTE RENOVADOR

Municipalidad del Partido de General Pueyrredón

Departamento Deliberativo

/ AVANCES



Resumen **Ficha presentación propuesta**

Propuesta presentada por: Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito.

Título de la propuesta: Análisis Proyecto de Ordenanza Máxima 30km/h.

Breve descripción: el proyecto de Ordenanza sobre la que se pretende propone la definición de ciertas zonas del Partido de General Pueyrredón como zonas 30, es decir con velocidad máxima permitida de 30km/h.

Resultados esperados: hacer una propuesta efectiva en cuanto a la definición de qué zonas de nuestro partido podrán estar sujetas a la implementación de esta ordenanza.

/ AVANCES



Consensos **Reunión 07.07.21**

Trabajar sobre Comunicación HCD **Plan Integral de Seguridad Vial y determinación zonas con velocidad máxima permitida de 30km/h.**

- > Trabajar sobre **accesos a las escuelas.**
- > Determinar **lineamientos mínimo que debe cumplir una zona** para ser factible de ser definida "zona 30".
- > **Georreferenciar escuelas.**
- > **Determinar primeras zonas** sobre las que trabajar.
- > Conocer el **proyecto "Zona Segura" de la Red Cuidarte+.**



Resultados parciales **ENCUESTA "zonas 30"**
Coordinación CASV + Facultad Arquitectura, Urbanismo y Diseño UNMDP

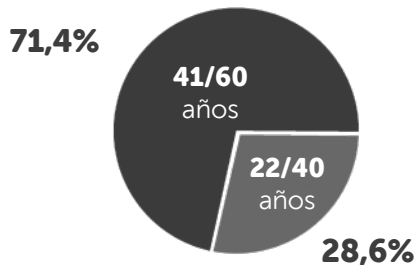
/ AVANCES

Resultados parciales **Encuesta CASV "Zonas 30"**
 Datos recibidos hasta 10/8 8.30hs

familiares de víctimas	2
academia / investigación	1
profesionales / colegios	2
organismos oficiales	4
aseguradoras	0
otros	1



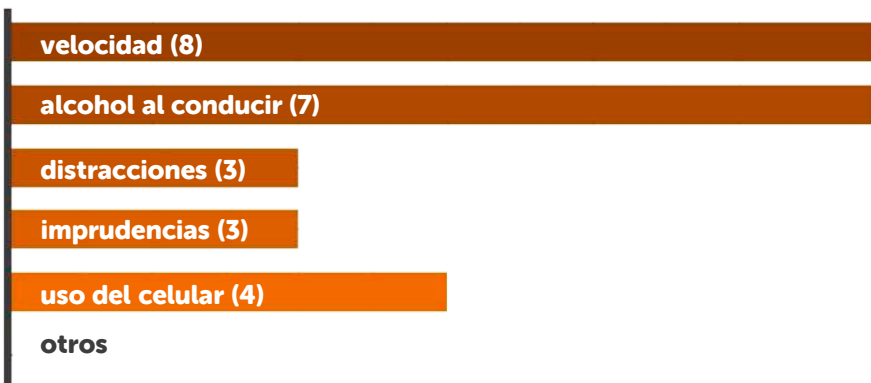
4 mujeres / 5 hombre



* Falta actualizar



FACTORES DE RIESGO

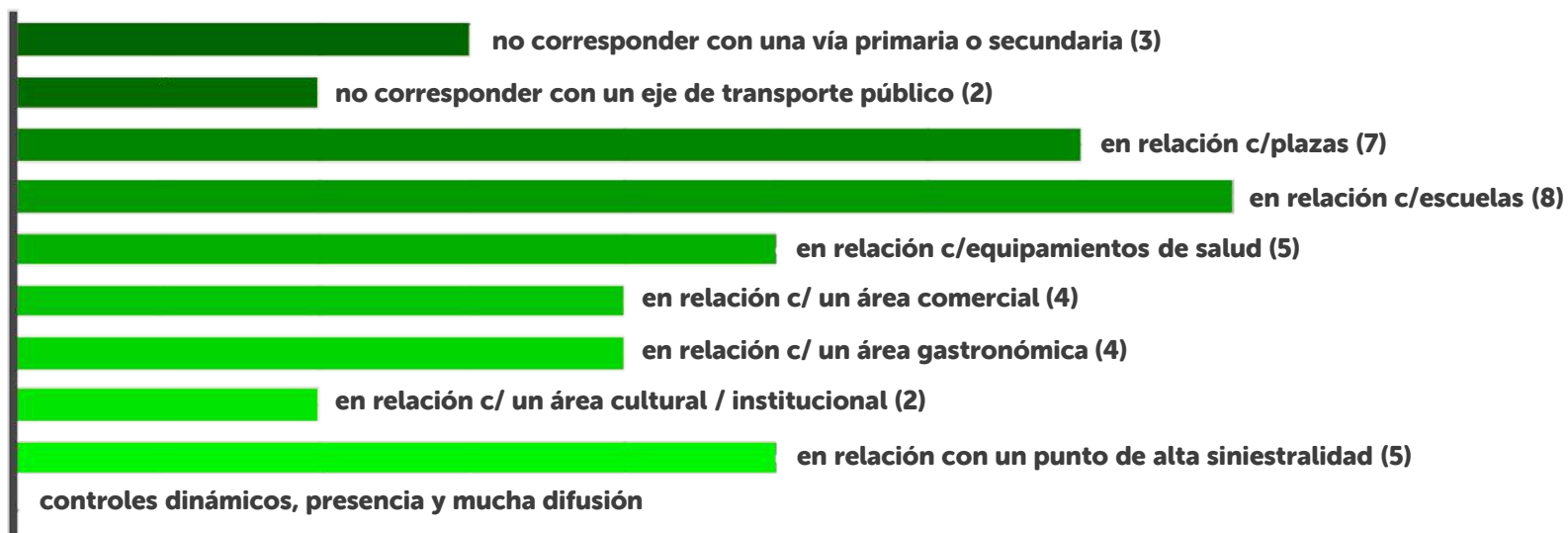


/ AVANCES



Resultados parciales Encuesta CASV "Zonas 30"

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y FUNCIONALES DE UN ENTORNO PARA SER CONVERTIDO A "zona 30"



/ AVANCES



Resultados parciales **Encuesta CASV "Zonas 30"**



ACCIONES NECESARIAS PARA IMPLEMENTACIÓN DE "zona 30"

Comunicación y Concientización

Control y sanción

Señalización y demarcación

Cambio de legislación

Intervención del espacio público

/ AVANCES

Resultados parciales Encuesta CASV "Zonas 30"

CENTROS COMERCIALES	8
calle Güemes	3
calle 12 de octubre	3
calle San Juan	2
CORREDORES GASTRONÓMICOS	6
calle H. Irigoyen	2
calle Olavarría	1
calle Alem	2
Av. Constitución (gastronómico)	1
COSTA	2
Paseo Costero	1
Boulevard Marítimo (de Plaza España a Constitución)	1
OTRAS CALLES Y AVENIDAS	3
calle Tucumán	1
Av. De las Olimpiadas	1
Pasar de 60 a 50km/h en avenidas	1
MICROCENTRO	3
Microcentro	1
Colón / Luro / Buenos Aires / Independencia	1
Palacio Municipal	1
PLAZAS	5
Plaza España	1
Plaza Mitre	1
Plaza Pueyrredon	1
Parque Primavesi	1
Diagonal Pueyrredon	1
ENTORNOS ESCOLARES	4
ENTORNOS DE SALUD	1
ENTORNOS CULTURALES	2
Entornos culturales	1
Museo MAR	1
SECTORES DE ALTA CONCENTRACIÓN DE PERSONAS	1
AGLOMERADOS HABITACIONALES	1
AGLOMERADOS TURÍSTICOS	1
GRANDES EQUIPAMIENTOS	1
BICISENDAS	1
PUNTOS DE SINIESTRALIDAD (osv)	1

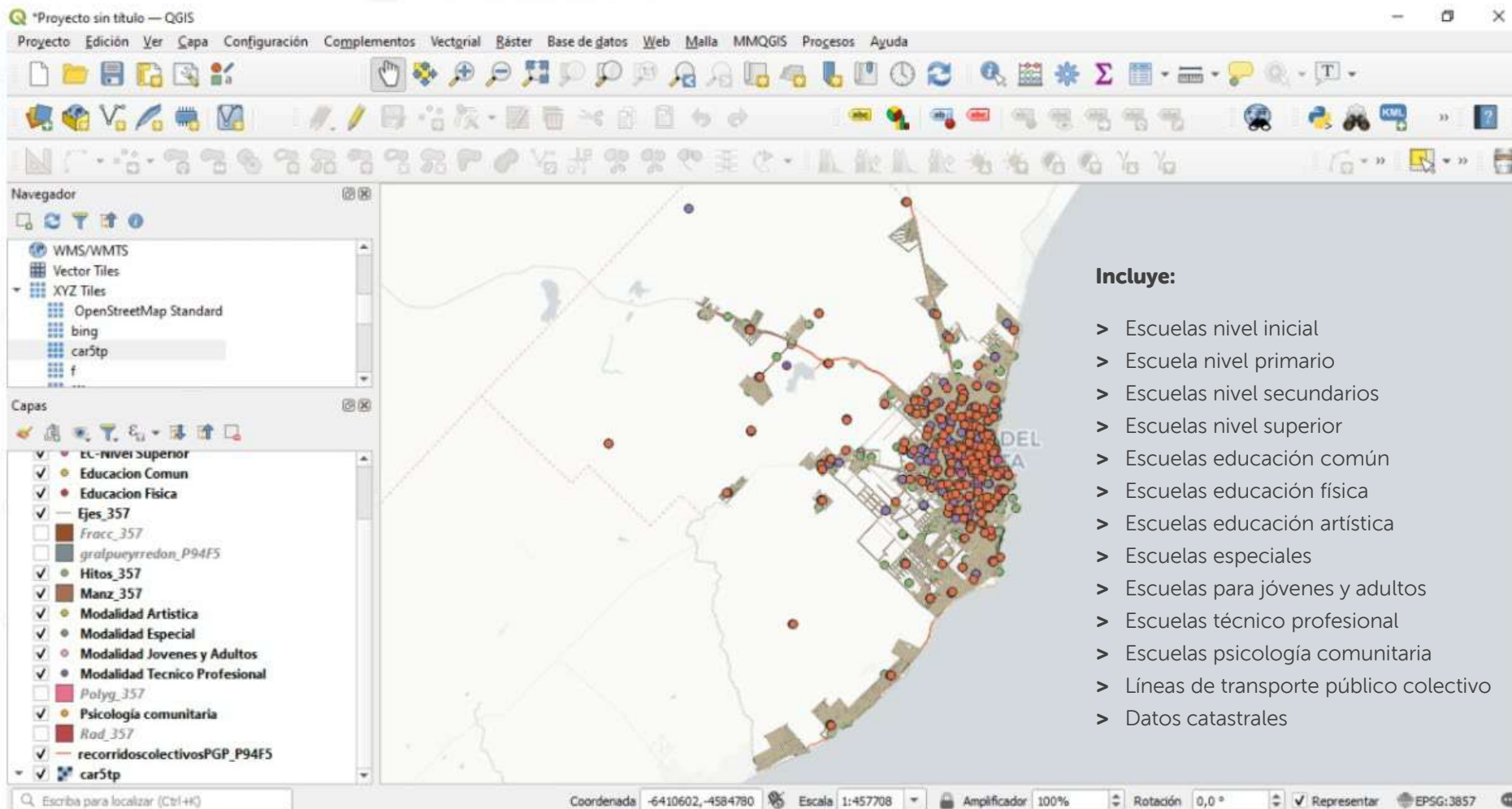
aglomerados habitacionales alem av de las olimpiadas avenidas cincuenta bicisendas
 bvd marítimo de plaza espana a constitucion
centros comerciales
 colon luro independencia buenos aires concentradores de gente constitucion costa
 culturales diag pueyrredon doce de octubre
escuelas gastronomicos grandes equipamientos
guemes hospitales irigoyen microcentro museo mar olavarría
 palacio municipal parque primavesi plaza espana plaza mitre plaza pueyrredon **plazas**
 puntos sinistralidad osv puntos turisticos tucuman **materno infantil**
zonas prioridad peaton y ciclista



Geo-referenciación **ESCUELAS"**
Facultad Arquitectura, Urbanismo y Diseño UNMDP

/ AVANCES

Geo-referenciación Escuelas



Incluye:

- > Escuelas nivel inicial
- > Escuela nivel primario
- > Escuelas nivel secundarios
- > Escuelas nivel superior
- > Escuelas educación común
- > Escuelas educación física
- > Escuelas educación artística
- > Escuelas especiales
- > Escuelas para jóvenes y adultos
- > Escuelas técnico profesional
- > Escuelas psicología comunitaria
- > Líneas de transporte público colectivo
- > Datos catastrales



Proyecto de ordenanza **Reestructuración de velocidades máximas y estacionamientos permitidos en el entorno próximo de Plaza España**

Departamento Ejecutivo – Subsecretaría de Movilidad Urbana

/ AVANCES

Proyecto de Ordenanza **Reestructuración de velocidades máximas y estacionamientos permitidos en el entorno próximo de Plaza España** Departamento Ejecutivo + SMU

Hacia un espacio público más equilibrado con foco en las personas



/ AVANCES



Proyecto de Ordenanza **Reestructuración de velocidades máximas y estacionamientos permitidos en el entorno próximo de Plaza España** Departamento Ejecutivo + SMU

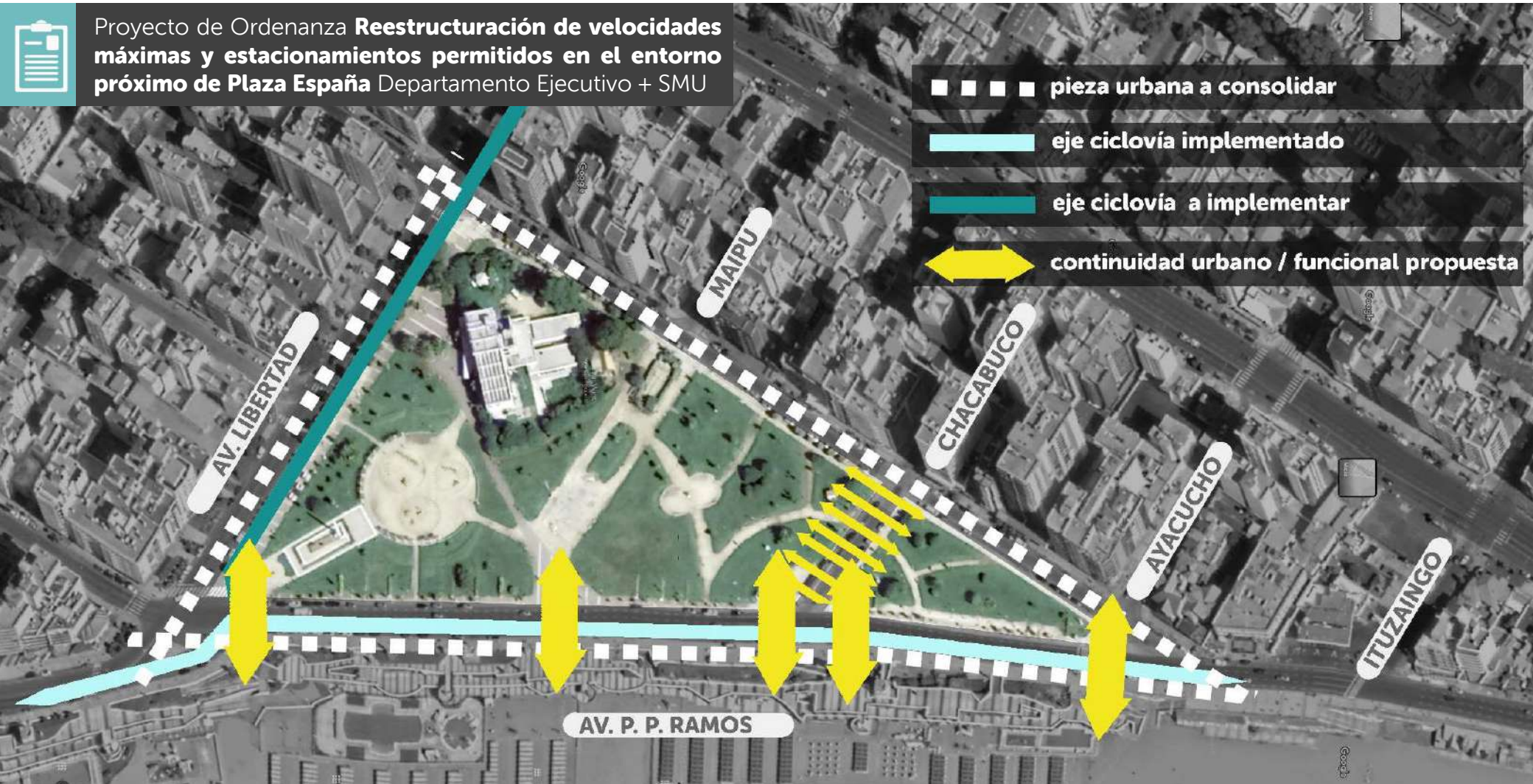
La **“calle”** como **escenario de la vida urbana**

La **gestión de la velocidad** como estrategia de generación de **entornos de movilidad seguros con centro en la persona**

El **espacio público** como un entorno que promueva **modos de habitar y de desplazarse más saludables**

/ AVANCES

Proyecto de Ordenanza **Reestructuración de velocidades máximas y estacionamientos permitidos en el entorno próximo de Plaza España** Departamento Ejecutivo + SMU



La plaza y el paseo costero como una única pieza urbana

/ AVANCES

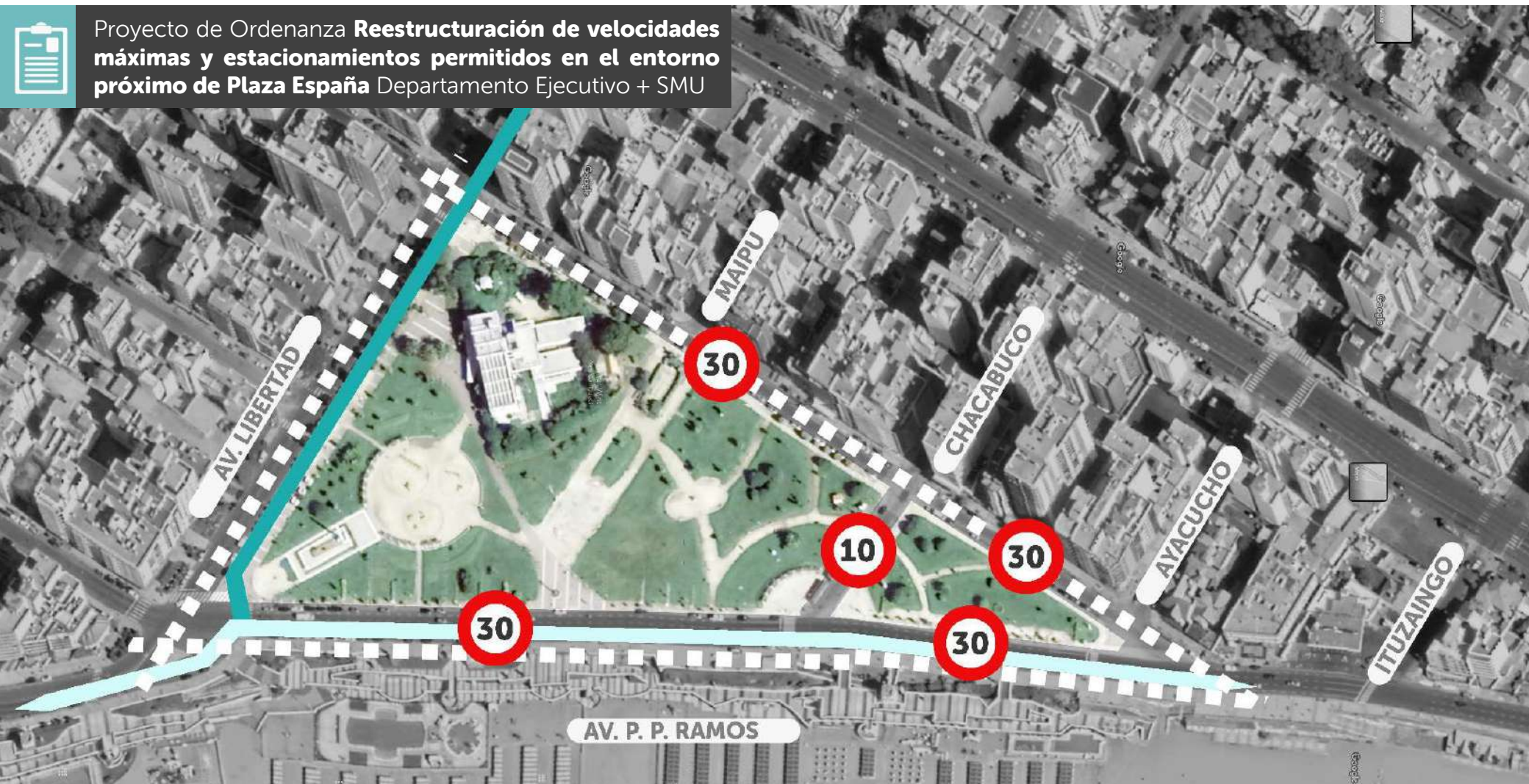
Proyecto de Ordenanza **Reestructuración de velocidades máximas y estacionamientos permitidos en el entorno próximo de Plaza España** Departamento Ejecutivo + SMU



Gestión del estacionamiento sobre calzada estrategia potenciación de la continuidad espacial y funcional

/ AVANCES

Proyecto de Ordenanza **Reestructuración de velocidades máximas y estacionamientos permitidos en el entorno próximo de Plaza España** Departamento Ejecutivo + SMU



Gestión de la velocidad como estrategia de promoción de modos activos



Proyecto **“ZONA SEGURA”**

La entrada y la salida de la escuela, más ordenada y segura para toda la comunidad educativa del partido general Pueyrredón.

Red Cuidarte+

/ AVANCES



Proyecto “Zona Segura” Red Cuidarte+

Tomando como referencia la experiencia “Sube y Baja” de la ciudad de Buenos Aires, se busca **generar conciencia y buenos hábitos viales** a partir de **organizar el ingreso y egreso de los chicos a las escuelas.**

El proyecto busca **involucrar a toda la comunidad educativa y a los vecinos como protagonistas de una mejor convivencia en el tránsito, priorizando los desplazamientos en transporte público y escolar, caminando o en bicicleta.**

/ AVANCES



Proyecto “Zona Segura” Red Cuidarte+

Se basa en un sistema de ingreso y egreso en el que **los vehículos particulares se detienen por un tiempo limitado y un grupo de voluntarios y/o personal de la escuela se encarga de recibir a los niños y conducirlos al interior del establecimiento**, sin que los padres deban descender.

/ AVANCES



Proyecto **“Zona Segura”**
Red Cuidarte+

OBJETIVOS

- > **Organizar** la entrada y la salida de las escuelas.
- > **Mejorar** el ordenamiento del tránsito en los alrededores de los establecimientos educativos.
- > **Aumentar** la seguridad vial de alumnos y vecinos del barrio.

/ AVANCES



Proyecto “**Zona Segura**”
Red Cuidarte+

ACCIONES

- > **Concientizar** a papas y mamás sobre seguridad vial y los simples cambios que se proponen con este proyecto.
- > **Sumar cartelería y señales** para la escuela.
- > **Poner en práctica** soluciones que promueven la buena convivencia en la zona.
- > **Organizar la entrada y la salida de los alumnos** de acuerdo al medio de transporte elegido: transporte escolar, peatones y ciclistas, vehículos particulares, remises y taxis, estableciendo horarios para cada uno con franjas de 10 a 20 minutos.
- > **Determinar un área exclusiva para transporte escolar** y otra para autos.
- > **Determinar un sector de entrada y salida diferenciada** para los alumnos que llegan caminando o en bici.

/ AVANCES



Proyecto “Zona Segura”
Red Cuidarte+

ACCIONES ESPECÍFICAS

INGRESO	EGRESO	CONSEJOS DE SEGURIDAD
<p>Gestión de espacio reservado para transporte escolar y ascenso y descenso ordenado de alumnos</p>	<p>Gestión el egreso de los alumnos por grupo (transporte escolar, caminando o en bici) y en vehículo particular o taxi</p>	<p>Descender del vehículo siempre del lado del cordón</p>
<p>Gestión de espacio asignado para ascenso y descenso de alumnos de vehículos particulares</p>	<p>Gestión el egreso de los alumnos que viajan en transporte escolar, de modo que los vehículos puedan retirarse y dejar lugar a los autos particulares y taxis</p>	<p>Caminar siempre por la vereda</p>
<p>Los padres no descenderán del auto</p>	<p>Gestión el egreso de los alumnos que se desplazan a pie o en bicicleta</p>	<p>Usar siempre cinturón de seguridad y/o sistema de retención infantil</p>
<p>Personal designado a tal fin recibirá a los niños y los acompañará al interior de la escuela</p>	<p>Esperarán en el interior de la escuela hasta que los padres los retiren</p>	<p>Ir siempre sentados en el transporte escolar</p>
<p>Los vehículos deberán seguir el orden de llegada para abandonar la escuela, no pudiendo adelantarse ni generar “dobles filas”</p>	<p>Gestión el egreso de los alumnos que se auto particular o taxi</p>	<p>Procurar respetar una velocidad máxima de circulación de 20km/h en los entornos escolares</p>
	<p>Serán los últimos en retirarse</p>	

/ AVANCES



Temas tratados y consensos **Reunión 12.08.21**

Resultados preliminares de la Encuesta “Zonas 30”

- > Importancia de las distracciones y uso del celular al conducir como principal factor de riesgo de siniestralidad (junto con la velocidad y el consumo de alcohol y drogas).
- > Interrelación entre la factibilidad de implementación de “zonas 30” y las acciones mínimas necesarias a emprender para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas.
- > Importancia de la modificación de los entornos urbanos como principal acción, por sobre la modificación de la legislación, la concientización, la señalización, y el control y sanción.
- > Limitación respecto a la escala de intervención.
- > Pertinencia de definición de “zonas 30” en entornos escolares, comerciales, de salud y en entornos próximos a plazas y espacios públicos.

Georreferenciación de escuelas

- > Se dispone información de establecimientos de nivel inicial, primario, secundario, superior, de educación común, física, artística, especial, para jóvenes y adultos, técnico profesional, escuelas psicología comunitaria, de líneas de transporte público colectivo y datos catastrales.

Proyecto de Ordenanza de Reestructuración de velocidades máximas y estacionamientos permitidos en el entorno próximo de Plaza España (Subsecretaría de Movilidad Urbana)

- > Presentación del proyecto de ordenanza como ejemplo una intervención integral del espacio urbano con el objetivo de pacificar el tránsito y modificar las conductas de los usuarios de la vía.

Presentación Proyecto Zona Segura (Red Cuidarte+)

- > Incorporación de una App para la gestión del ascenso y descenso de escolares que al mismo tiempo permita acciones de educación y concientización.
- > Debate respecto a la implementación de la app de forma remota que no interfiera en la conducción segura.

Propuesta ampliación Encuesta “Zonas 30” a personal municipal con incumbencia en la temática

casv
Comisión Asesora
Seguridad Vial

mgp
Municipalidad
de General
Pueyrredon