

Proyecto:

Áreas calmas para una mejor convivencia

EJE 3 **gestión de la velocidad**

ÍNDICE

01 Objetivo

02 Introducción

- La gestión de la velocidad y la seguridad vial
- La gestión de la velocidad y el calmado del tránsito
- Entornos de gran concentración de personas con foco en los entornos escolares
- Antecedentes locales
 - Antecedentes en términos proyecto/conceptuales
 - Plan Maestro de Transporte y Tránsito
 - Eje Humanización de los Entorno de Movilidad (Estrategia de Movilidad Urbana 2019/2023)
 - Antecedentes en términos de intervención urbana
 - Programa calles para la Gente. Intervención urbana calle Güemes
 - Área Calma Plaza España
 - 1era Red de Ciclovías de General Pueyrredon
 - Antecedentes en términos de investigación propuesta de integrantes de la CASV
 - Georreferenciación Faud UNMDP
 - Informe Seguridad Vial en Jardines de Infantes IPSIBAT

03 Conclusiones encuesta "Nos interesa saber tu opinión"

- Encuesta 1
- Encuesta 2

04 Áreas calmas para la convivencia

- Clasificación y características generales
- Velocidades máximas de desplazamiento
- Problemáticas
- Recomendaciones

/ 01 Objetivo

OBJETIVO

El presente informe, tiene por objeto constituirse en un aporte conceptual, complementario al publicado en noviembre de 2021 y que fuera entregado a la Comisión de Movilidad del HCD en torno a la temática "Entornos de movilidad con regulación de la velocidad máxima permitida en 30km/h".

Ha sido desarrollado desde la Secretaría de la CASV, junto a la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de mar del Plata, con los aportes de las diversas organizaciones que forma parte de la Comisión Asesora de Seguridad Vial.

La propuesta incluye lo trabajado en las sucesivas reuniones de Subcomisión Técnica y Plenarias en el marco de la definición y análisis de zonas y sectores de la ciudad que, por sus características geométricas, funcionales y/o simbólicas, son factibles de ser definidas y gestionadas como zonas calmas. De igual modo incluye las conclusiones obtenidas a partir de las dos instancias consultivas, mediante las encuestas "Nos interesa saber tu opinión".

Este trabajo se originó, en enero del presente año, a partir de la definición del plan de trabajo y ejes estratégicos anuales. Si bien inicialmente el encuadre abarcaba exclusivamente a los entornos escolares, el proceso de trabajo interno y debate dio lugar a incluir en el análisis otras tipologías.

El presente informe tiene como objetivos:

- > generar un documento técnico de asesoramiento;
- > aportar la mirada de la CASV en torno al calmado del tránsito;
- > identificar al calmado del tránsito como una estrategia para la reconversión paulatina del modelo actual de ciudad hacia uno que tienda hacia mejores niveles de seguridad, equidad y sustentabilidad.

El documento final que a continuación se desarrolla fue presentado y aprobado en Reunión Plenaria de la CASV.

/ 02 Introducción

INTRODUCCIÓN

LA GESTIÓN DE LA VELOCIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL

Tanto la Declaración de los Objetivos del Desarrollo Sostenible, como la Declaración del Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030 tienen entre sus objetivos estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras de víctimas mortales en siniestros viales en todo el mundo, aumentando las actividades de prevención en los planos local, nacional y mundial. En este marco, considerando a la gestión de la velocidad como una estrategia clave para atacar la problemática de la siniestralidad vial, desde Naciones Unidas se insta a los gobiernos locales a lograr entornos urbanos en los que las velocidades máximas de circulación estén fijadas en 30km/h.

En línea con esto y como continuidad de lo trabajado en 2021, la CASV incluyó a la gestión de la velocidad como uno de sus ejes estratégicos de trabajo, desde donde se desarrolla el presente documento, entendiendo que la reducción a 30km/h deberá responder a una serie de condicionamientos y características particulares.

LA GESTIÓN DE LA VELOCIDAD Y EL CALMADO DEL TRÁNSITO

La teoría del calmado del tránsito propone la intervención del medio físico como estrategia a partir de la cual modificar la percepción del usuario y provocar un cambio en los comportamientos de conducción y, en consecuencia, reducir la exposición al riesgo. Se entiende entonces, que las estrategias de calmado del tránsito exceden la mera reglamentación de velocidades máximas contribuyendo a la reducción de los índices de siniestralidad y el grado lesivo. A su vez favorece la

generación de espacio público de calidad que fomenta una mejor convivencia entre los ciudadanos y desplaza paulatinamente el centro del auto a las personas en la definición y construcción de ciudad.

De esta manera, el calmado del tránsito persigue los siguientes objetivos:

Contribuir a la jerarquización del espacio público en función de su uso

Contribuir a un cambio en las conductas de conducción

Contribuir a la mejora de la calidad de vida general de la población, en términos de seguridad, accesibilidad y disminución de los niveles de polución, etc.

Contribuir a la generación de entornos de convivencia que refuercen los lazos sociales y contribuyan a la definición de un microclima vial sin violencia

Contribuir a la reducción de los índices de siniestralidad y grado lesivo

Contribuir a la educación y concientización a partir de acciones directas sobre el espacio público

ENTORNOS DE GRAN CONCENTRACIÓN DE PERSONAS CON FOCO EN LOS ENTORNOS ESCOLARES

Si bien el desarrollo del presente proyecto estaba en su génesis orientado exclusivamente a entornos escolares, el proceso de reflexión motivó la inclusión de otras actividades y rutinas urbanas con altas concentraciones de personas y desplazamientos.

INTRODUCCIÓN

Se entiende que los entornos de movilidad de gran concentración de personas suelen presentar, en términos generales, problemáticas asociadas a los comportamientos, tanto de automovilistas como de peatones.

Las problemáticas que pueden asociarse al comportamiento de automovilistas pueden ser: estacionamiento en doble fila, invasión de espacios destinados al peatón, y operaciones de ascenso y descenso y/o carga y descarga en sectores no habilitados. Mientras que las problemáticas asociadas al comportamiento de peatones pueden mencionarse: cruce por lugares indebidos, irrespeto de tiempos semafóricos e invasión del espacio reservado para circulación de vehículos.

En tal sentido, la gestión de la velocidad, a partir de la intervención física de los entornos urbanos se constituye en una estrategia de ordenamiento general de la movilidad, redistribuyendo el espacio público hacia un funcionamiento más ordenado, seguro y respetuoso.

ANTECEDENTES LOCALES

En términos de antecedentes, se analizan a continuación una serie de proyectos, ordenanzas e iniciativas locales, que se entienden positivas en cuanto al concepto "áreas calmas para una mejor convivencia". Se incluyen tanto proyectos y trabajos de investigación, como obras de intervención urbana, parcial o totalmente ejecutadas. Forma parte de este compendio la investigación en torno a la seguridad vial en jardines de infantes desarrollada por el Instituto de Psicología Básica, Aplicada y Tecnología (IPSIBAT) de la Facultad de Psicología de la Universidad Nacional de Mar del Plata, integrante de esta Comisión Asesora de Seguridad Vial.

Antecedentes en términos proyecto/conceptuales

Plan Maestro de Transporte y Tránsito

El Plan Maestro de Transporte y Tránsito del Partido de General Pueyrredon (PMTT) es parte de un proceso de planificación urbana cuyo análisis y propuestas fueron incluidas en el Plan Estratégico Mar del Plata (PEM) y en la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles del BID.

El PMTT, desarrollado entre 2012-2015, contó con la coordinación de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO) y la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la UBA, y la colaboración en la asistencia técnica y el trabajo en el territorio de la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP) y un equipo de apoyo local de la Municipalidad de General Pueyrredon. A su vez, se contó con el asesoramiento del Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, Brasil (IPPUC).

El desafío del plan es planificar integralmente el territorio en general y los desplazamientos en particular, con el objeto de lograr un sistema de movilidad sustentable que mejore la calidad de vida de los habitantes y turistas de la ciudad.

El PMTT, punto de partida de un proceso continuo, tiene por objeto analizar críticamente el modelo actual de movilidad de la ciudad y plantear modificaciones a partir de políticas sostenibles que aseguren el logro de los objetivos estratégicos:

Conciliar el crecimiento de la ciudad y de su demanda de movilidad, servicios y operaciones urbanas con la minimización de su impacto sobre el medio ambiente

INTRODUCCIÓN

Asignar eficientemente el espacio público a aquellas actividades, servicios y operaciones que agregan valor a la ciudad y calidad de vida a sus habitantes

Potenciar las estrategias que favorezcan los desplazamientos en modos que mejoren la sustentabilidad del sistema de movilidad (transporte público, modo a pie y bicicleta)

Promover la planificación y diseño de un entorno urbano que asegure la accesibilidad física de las personas

Una vez establecido el análisis situacional y el diagnóstico del sistema, las propuestas se estructuraron según ciertos ejes estratégicos que tienen por objeto modificar el sistema de movilidad actual a partir de: priorizar la sustentabilidad del sistema, dejando de considerar el vehículo privado como parámetro de diseño y propiciando la reducción de los costos sociales de la movilidad en su conjunto; pasar del sistema actual de múltiples redes modales a una red intermodal planificada en la que los distintos modos de transporte se complementen e integren, física y tarifariamente, disminuyendo la radialidad de la red del sistema de Transporte Público y dotando de infraestructura a los modos más vulnerables para reducir los agravios comparativos a nivel de accesibilidad; jerarquizar las redes y diseñar el espacio público a partir de las funciones que tienen las infraestructuras en el sistema de movilidad de personas y mercancías.

Las líneas prioritarias de acción para el corto, mediano y largo plazo se agruparon según los siguientes ejes: 1 | Integración de la movilidad no motorizada; 2 | Priorización del transporte público; 3 | Ordenamiento del espacio público; 4 | Área Central sustentable; 5 | Logística eficiente;

6 | Planificación multidisciplinar de la movilidad.

En este marco, la generación de “zonas calmas” se encuentra estrechamente ligada al eje 3 y de manera complementaria, con mayor o menor intensidad, en los otros ejes.

Eje Humanización de los Entorno de Movilidad (Estrategia de Movilidad Urbana 2019/2023)

Con meta de la reconversión progresiva del sistema de movilidad local hacia modelos más sustentables y equilibrados, la Subsecretaría de Movilidad Urbana ha definido una serie de ejes de gestión, programas, planes y proyectos, para el período 2019-2023, de acuerdo a lo siguiente:

Eje de gestión 1. Impulso a la movilidad activa

Eje de gestión 2: Jerarquización del servicio de transporte público

Eje de gestión 3: Sistema logístico eficiente

Eje de gestión 4: Ordenamiento del espacio público

Eje de gestión 5: Gestión integral de la seguridad vial

El eje 1 Impulso a la Movilidad Activa, desde un enfoque global de movilidad sustentable y alineado con lo establecido en el PMTT, pretende promover la movilidad no-motorizada (peatonal, ciclista y micro-movilidad) como herramienta para disminuir el desequilibrio actual del sistema general.

INTRODUCCIÓN

El trabajo conjunto sobre este eje estratégico y el de Ordenamiento del espacio público, implicará propiciar un equilibrio en la distribución de dicho espacio, reconociendo la necesidad de democratizarlo.

Al mismo tiempo, el trabajo sobre este eje implicará la moderación y pacificación del tránsito, tanto en cuanto a cantidad de vehículos motorizados y velocidades de circulación como conductas relacionales entre los usuarios y el entorno, favoreciendo el respeto y la convivencia, que tiene consecuencias directas en la reducción de los índices de siniestralidad vial y en la consolidación del tejido social.

La “suma” de peatones y ciclistas mediante la reasignación de espacio público debidamente diseñado (segregación, demarcación y señalización, iluminación, etc.), redundará en un aumento de la visibilidad de estos usuarios (mayores niveles de “impregnación” para que, en cierto modo, resulte más “esperable” su presencia) y, consecuentemente, de los niveles de prevención, tanto frente al delito como al tránsito.

La reducción de las velocidades de circulación asociada a la implementación de un sistema basado en el fomento de la movilidad activa, favorece la dinamización del comercio minorista de cercanía.

La movilidad activa, en el marco de la pandemia covid-19, fue una alternativa saludable, segura y económica, para materializar el distanciamiento social. Trabajando de manera integrada con los restantes modos (vehículo privado, TPC, etc.), se garantizó el acceso a oportunidades en condiciones de seguridad sanitaria. De tal modo, se constituye en una alternativa estratégica para los desplazamientos diarios de corta y media distancia y en la principal aliada del transporte público colectivo, tanto en los escenarios temporales próximos, como a la ciudad futura a la que aspiramos.

En tal sentido, el Eje Impulso a la Movilidad Activa y sus dos líneas de acción, 1era Red de Ciclovías y Humanización de los entornos de movilidad, contemplan el trabajo sinérgico entre lo que tiene que ver con “construcción física” y “construcción social”, en busca de no sólo garantizar entornos urbanos seguros, sino también propender a la concientización y empoderamiento de los usuarios como actores de cambio, parte de una cultura más amigable, basada en el respeto, el compromiso y el civismo.

Antecedentes en términos de intervención urbana

Programa Calles para la Gente. Intervención urbana calle Güemes

Para el desarrollo de este programa, nacido en 2012 en el marco de la ICES del BID, se conformó un equipo interdisciplinario mixto integrado por cerca de 30 profesionales del EnoSUR, EMVial y OSSE Mar del Plata-Batán liderados por los arquitectos David Sim y Ola Gustafsson del Estudio Gehl Architects.

Dicho estudio, financiado por el BID, cuenta con vasta experiencia internacional en intervenciones urbanas con una filosofía y metodología propias para el estudio de la vida pública y tratamiento de revalorización del espacio urbano orientado a la gente.

A partir del relevamiento cuantitativo y cualitativo de los entornos y los comportamientos es que se desarrollaron proyectos de intervención para el Microcentro y los centros comerciales 12 de octubre y Güemes, implementándose una primera etapa en este último.

INTRODUCCIÓN

Se considera que esta iniciativa, no sólo generó valor en términos urbanos, sino también en términos de recursos humanos a partir de la capacitación y empoderamiento de los profesionales municipales que participaron en una metodología de intervención basada en el concepto de “ciudad viva”, es decir, de procesos.

A partir de la implementación de la primera etapa proyectada, se consiguió revertir la desproporción detectada entre el número de peatones y de autos y el espacio destinado a cada uno de ellos.

Se ampliaron tácticamente, con pintura y equipamiento removibles las esquinas y se ampliaron temporalmente las veredas, reduciendo los cruces peatonales, generando espacios para “el estar” y para el uso gastronómico. Complementariamente se retiraron obstáculos en veredas y se instaló equipamiento para estacionamiento a nivel de calzada de motos y bicicletas.

El espacio destinado a peatones pasó del 17% al 45%, transformando 12 espacios, originalmente destinados a estacionamiento, en 116 lugares de asiento público.

Área Calma Plaza España

En el marco de la Concesión de la UTF Complejo La Perla, desde dicha Iniciativa Privada se están desarrollando una serie de obras de puesta en valor de la Plaza España. La intervención incluye la reestructuración general del espacio público, originalmente destinado al tránsito automotor.

De esta manera, se incorporaron un tramo de ciclovía, cruces peatonales elevados, dársenas en esquina y se intervino integralmente la calle Chacabuco, entre el borde costero y la calle Catamarca.

La intervención fue acompañada por la Ordenanza de reestructuración general de la movilidad y de las normas de circulación en el área, fijando en 30km/h la velocidad máxima permitida (a excepción de la calle Chacabuco, antes descripta, con velocidad máxima permitida de 10km/h), prohibiendo el estacionamiento sobre el frente costero en la mano izquierda del borde costero y en ambas manos de la cuadra antes mencionada.

En definitiva, la Zona Calma Plaza España puede ser considerada la primera intervención integral, que incluye tanto la modificación del entorno construido como de la reglamentación vigente.

1era Red de Ciclovías de General Pueyrredon

La misma se enmarca en el eje de gestión 2019 / 2023 “Impulso a la Movilidad Activa”, previamente citado, que busca favorecer el equilibrio del sistema de movilidad actual hacia la sustentabilidad, aportando seguridad vial y conectando a los vecinos con la ciudad a partir de, entre otras estrategias, la generación de infraestructura segura para ciclistas y la consolidación de la bicicleta como modo de desplazamiento cotidiano (no sólo recreativo).

Con una extensión total de 79km y con foco en un sistema de movilidad sustentable, se plantea su implementación bajo formato de ciclovía, es decir a nivel de calle, promoviendo la convivencia entre los modos motorizados y ciclistas, sin impactar, salvo casos especiales, en el espacio público destinado al uso peatonal.

INTRODUCCIÓN

Su definición como bidireccional, sobre la mano izquierda según el sentido de circulación de los vehículos, tiene por objeto hacer un uso más eficiente de los recursos. Entendida está en términos de: el espacio público, como recurso urbano escaso, minimizando el impacto sobre las plazas de estacionamiento y destinadas a operaciones de valor añadido a la ciudad (carga/descarga, ascenso/descenso, reservados, etc.); los materiales y recursos humanos asignados a las obras, generando el doble de kilómetros ciclo-circulables por cada kilómetro de infraestructura materializada.

A ello se le suma el aumento de la seguridad situacional en los ejes. La "suma" de ciclistas mediante la reasignación de espacio público debidamente diseñado (demarcación y señalización, iluminación, etc.), redundando generalmente en un aumento de la visibilidad de estos usuarios (mayores niveles de "impregnación" para que, en cierto modo, resulte más "esperable" su presencia) y, consecuentemente, de los niveles de prevención.

Vale decir que, siendo que la red de ciclovías local está en su fase inicial de implantación, y con el objetivo de garantizar su uso correcto y minimizar las posibilidades de su invasión por parte de los conductores de vehículos motorizados, la infraestructura propuesta en la solicitud de financiamiento se resuelve con una segregación física continua (montantes y delineadores), salvo en los casos de accesos a garajes y/o dársenas especiales. Se entiende que, una vez que este tipo de infraestructura esté incorporada en el espacio público podría derivar en cambios de comportamientos de movilidad de los marplatenses, que posibiliten desarrollar soluciones combinando segregación física y demarcación horizontal, reduciendo así los costos de implementación.

Este proyecto se sustenta, al igual que el Área Calma Plaza España, con su correspondiente ordenanza de reglamentación.

El Proyecto 1era Red de Ciclovías del Partido de General Pueyrredon se sustenta en la Ordenanza 24861/20, en cuyo Artículo 1º propone que se afecte como ciclovía de uso exclusivo al carril izquierdo, según el sentido de circulación de las calles que se detallan a continuación:

Calle A. Brown, entre Plaza Mitre y Av. Jara

Calle Mitre, entre Plaza Mitre y Av. J.J. Paso

Calle 14 de Julio, desde Plaza Pueyrredon (Av. Libertad) hasta Plaza Peralta Ramos (Av. Colón)

Calle Mitre II, desde Plaza Mitre (Av. Colón) hasta Av. Patricio Peralta Ramos (próximo a Plaza España)

Calle Brown II: desde Av. Jara hasta Av. Champagnat

Calle 14 de Julio II, desde Plaza Pueyrredon (Av. Libertad) hasta Avda. Félix U. Camet (Museo Mar), 1,70k.; y desde Plaza Peralta Ramos (Falucho) hasta Av. J. B. Justo

Av. Patricio Peralta Ramos, el carril derecho en el sentido de circulación hacia el norte, desde calle Mitre hasta calle Ayacucho

INTRODUCCIÓN

De igual modo, en los artículos siguientes de la ordenanza se fija en 30km/h la velocidad máxima de circulación de los vehículos en los ejes afectados, las tipologías de dispositivos (bicicletas y/o monopatines) permitidos en el interior de las ciclovías, la desafectación como estacionamiento vehicular de los sectores ocupados por ciclovía, la doble direccionalidad de la misma y demás aspectos reglamentarios.

Informe Seguridad Vial Infantil IPSIBAT/CONICET*

*Grupo de Psicología aplicada al tránsito (2022). Seguridad Vial Infantil. Estudio en Jardines de Infantes Municipales de la ciudad de Mar del Plata. Estudios en Salud y Movilidad Urbana. IPSIBAT/ CONICET, FP UNMdP.

Con el objeto de conservar la rigurosidad de este trabajo se transcribe el Resumen contenido en el inicio del presente informe:

"Introducción. El uso de medidas de seguridad y protección es fundamental para el traslado seguro de niños/as. También es importante el estado y diseño de la infraestructura según criterios de seguridad y accesibilidad para esta población. Este informe presenta resultados de un estudio sobre condiciones de seguridad asociadas al traslado de niñas/os entre 3 y 5 años que asisten a Jardines Municipales de la ciudad de Mar del Plata. El estudio cubre el uso de dispositivos de seguridad en distintos modos de transporte (moto, bicicleta, y vehículos motorizados de cuatro ruedas) y un relevamiento de las condiciones del ambiente vial en el entorno inmediato de las instituciones.

Metodología. Se trata de un estudio observacional desarrollado en los momentos de ingreso/egreso a Jardines de Infantes municipales de la ciudad.

Las observaciones se realizaron en trece Jardines ubicados en zonas de baja (n = 5), media (n = 4), y alta (n = 4) vulnerabilidad socio-ambiental. Se desarrollaron protocolos e instrumentos de observación para cada modo de transporte. Los datos fueron entre los meses de septiembre y octubre de 2021 recolectados por estudiantes capacitados en la tarea y miembros del equipo de investigación.

Se recabaron datos comportamentales, ambientales y vehiculares. La muestra estuvo formada por 978 ocupantes de vehículos, 512 niños/as de 3 a 5 años y 466 adultos que viajaban en vehículos motorizados de cuatro ruedas (n = 323), moto (n = 79) o bicicleta (n = 64).

Resultados.

1. El uso de medidas de protección fue bajo en los tres modos de transporte:
 - Vehículos de cuatro ruedas: El 83% de conductores no usaba cinturón de seguridad. El 97% de niños/as no usaban sistemas de retención infantil (SRI), y un 24% viajaba en asiento delantero. El 23% de ascensos y descensos se realizaba en la calle.
 - Motos: El 81% de niñas/os y el 77% de adultos no usaban casco. Diversos factores afectaban la estabilidad de los/as niños/as en el vehículo: solo un 4,3% apoyaban sus pies en un lugar seguro, en ningún caso se observaron dispositivos especiales de sujeción y un 38% llevaba algún tipo de carga.
 - Bicicleta: El 98% de niñas/os y el 100% de conductores no usaban casco. Un 57% se sujetaba de forma insegura y un 84% no tenía apoyo correcto de pies. El 40% trasportaba algún tipo de carga.

INTRODUCCIÓN

2. Las condiciones de seguridad se reducen en zonas de mayor vulnerabilidad socio-ambiental. Estas zonas muestran porcentajes más bajos de uso de casco, cinturón y sistemas de retención infantil, soporte/sillita y apoya pies en caso de bicicletas. También mayor transporte de algún tipo de carga (mochila o bolso) en pasajeros de bicicleta o moto.

3. Los entornos viales inmediatos a los Jardines presentan numerosas carencias. En la mayoría de los casos, se observan deterioros y deficiencias en la infraestructura y la señalización vial, afectando las condiciones de accesibilidad y seguridad de los Jardines.

Conclusión. Los resultados sugieren que estamos lejos de alcanzar estándares básicos de seguridad vial, como el uso universal de casco, cinturón o sistemas de retención infantil. También existen importantes carencias de infraestructura en los entornos escolares, afectando su seguridad y accesibilidad. Las condiciones de seguridad se reducen aún más en las zonas de mayor vulnerabilidad socio-ambiental de la ciudad.

Es imprescindible diseñar e implementar políticas de seguridad vial infantil que atiendan tanto a las necesidades de seguridad como a la promoción de formas más saludables de movilidad urbana. Se requiere iniciativa política, coordinación intersectorial y compromiso de distintos actores. Los esfuerzos deberían concentrarse principalmente en las zonas más vulnerables de la ciudad. Se incluyen recomendaciones y posibles líneas de trabajo."

/ 03 Conclusiones Encuesta "Nos interesa tu opinión"

CONCLUSIONES ENCUESTA "NOS INTERESA SABER TU OPINIÓN"

CONCLUSIONES DE LAS ENCUESTAS "NOS INTERESA SABER TU OPINIÓN"

En el marco del presente proyecto, la Comisión Asesora de Seguridad Vial (CASV) inició un proceso consultivo con el objeto de tener un mejor y mayor acercamiento hacia el pensar y sentir de los habitantes y visitantes del Partido de General Pueyrredon respecto a las temáticas relacionadas con la seguridad vial y la movilidad urbana sostenible.

Bajo la certeza que la seguridad vial es responsabilidad de todos, que es beneficioso el rápido compromiso como sociedad en la construcción de entornos capaces de proteger la vida de las personas y promover la convivencia. En ese sentido, este ciclo de encuestas propone reflexionar acerca del rol de cada uno como individuos como parte de una comunidad.

La encuesta, desarrollada en dos etapas, indaga sobre datos demográficos referenciales, de siniestralidad general (factores de riesgo y protagonistas y responsables), de percepción de comportamiento propio por modo y respecto de las normas, y de opinión respecto a las zonas 30.

CONCLUSIONES ENCUESTA "NOS INTERESA SABER TU OPINIÓN"

ENCUESTA NOS INTERESA SABER TU OPINIÓN I

La encuesta se presentó de manera pública en la página oficial de la CASV y se difundió desde el Facebook de la Subsecretaría de Movilidad Urbana, el 20 de enero de 2022. Asimismo, se distribuyó individualmente a los representantes de las instituciones miembros de la CASV.

En tal sentido, y habiendo establecido como meta 100 respuestas, el grado de avance ha superado el 50% de ésta, lo que permite realizar un primer acercamiento a los resultados.

En su mayoría, los participantes residen en el Partido de General Pueyrredon, representando éstos el 98%.

Se verifica un mayor grado de participación de personas entre 30 y 64 años: 72,6%, destacándose la franja entre 30 y 44 años, con un 51%.

Aún habiéndose producido en los últimos tiempos siniestros con características "espectaculares" y, teniendo esta problemática una cobertura creciente de la prensa, la siniestralidad vial se ubica por debajo del delito, respecto a la principal preocupación de los encuestados, con menos del 40%.

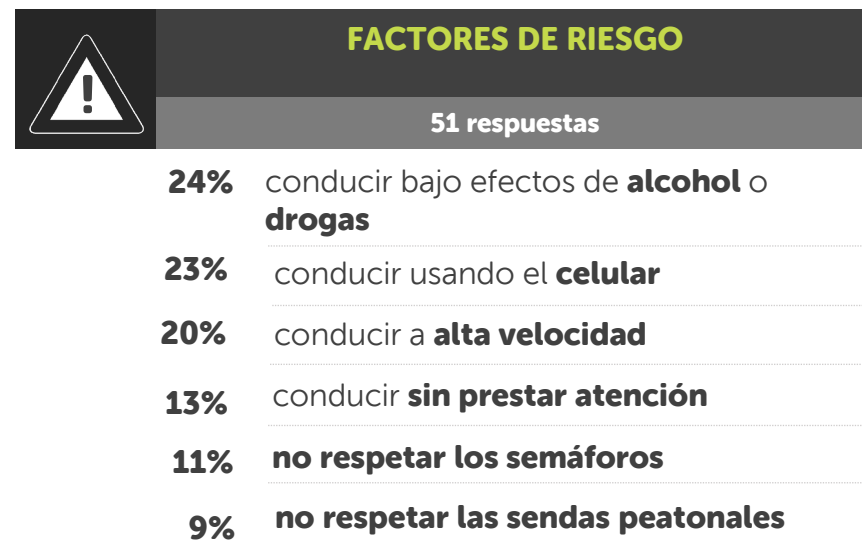


61% el delito

39% la siniestralidad vial

Sería posible asociar esto último con las respuestas obtenidas en la pregunta siguiente, en la cual el 27,4% de las personas consultadas declaró que ni ella ni nadie de su entorno había sido protagonista de un siniestro vial.

En cuanto a los factores de riesgo, se verificó que aquellos que se asocian a la conducción temeraria ocupan el primer lugar, con un total del 55%. Se incluyen dentro de esta categoría: la conducción bajo efectos de alcohol y drogas (24%); la conducción a alta velocidad (20%); el no respeto de semáforos (11%).



CONCLUSIONES ENCUESTA "NOS INTERESA SABER TU OPINIÓN"

No se incluyó en esta clasificación el no respetar las sendas peatonales, con un 9%.

En segundo término, se ubicaron los factores de riesgo asociados a las distracciones con un 36%. Se incluyen en esta clasificación las relacionadas con el uso del celular al conducir (23%) y las referidas a faltas de atención en general (13%).

Si bien se verifica cierto consenso respecto a que todos los usuarios de la vía son igualmente responsables de la siniestralidad (57%), es posible detectar una tendencia mayor hacia responsabilizar sobre esta problemática a los usuarios de vehículos motorizados (36%) por encima de los usuarios de movilidad activa.

Por su parte, al indagar sobre el comportamiento propio en relación al general, se verifica un desequilibrio en torno a la percepción entre ambos.

Mientras que el 72,5% considera que "unos sí y otros no respetan las normas de tránsito" y el 27,4% considera que "nadie las respeta". Al indagar sobre la propia conducta el, 60% considera que "siempre respeta las normas" y el 40% que "las respeta a veces".

Si esta respuesta se desagrega por modo, resultan relevantes las respuestas de quienes afirmaron ser motociclistas (6), con un 83% de respuestas referidas a respetar siempre las normas.

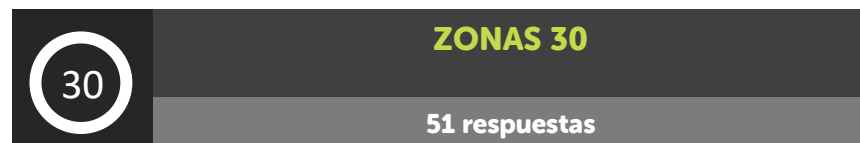
Resultan, asimismo, relevantes las respuestas de los peatones con una relación 47,1% / 51% entre "siempre respeto las normas" y "a veces las respeto", pudiendo inferirse una actitud más crítica al analizar las conductas en este modo. Curiosamente, en esta clasificación se han recibido 2 respuestas de personas que no se consideran peatones.

Asimismo, se verificó una prevalencia en la asociación de los automovilistas como principales transgresores de las normas respecto a los peatones, con una relación de 63% y 37% respectivamente.

Resulta relevante verificar que gran parte de las normas que se declaran no cumplir, coinciden con las conductas que previamente se definieron como factores de riesgo, es decir, que aún conociéndolos, no siempre se evitan.

Entre los peatones se destaca como principal norma no respetada "el cruce por lugares habilitados", mientras que entre los automovilistas lo hace el no respeto de semáforos. En este punto resulta significativo el porcentaje que se ha obtenido respecto al uso del teléfono celular al conducir, de sólo el 5%, y que podría denotar que es una conducta que, aún siendo incorrecta, está naturalizada por gran parte de la población.

Se incluyó dentro de este bloque de preguntas una última referida a las zonas 30, consultando si se estaría de acuerdo con su implementación como estrategia para favorecer una mayor convivencia. En este sentido, el 74,5% se manifestó a favor, el 25,5% lo hizo en contra.



74,5% SÍ estoy de acuerdo

25,5% NO estoy de acuerdo

0% NS/NC no sabe, no contesta

CONCLUSIONES ENCUESTA "NOS INTERESA SABER TU OPINIÓN"

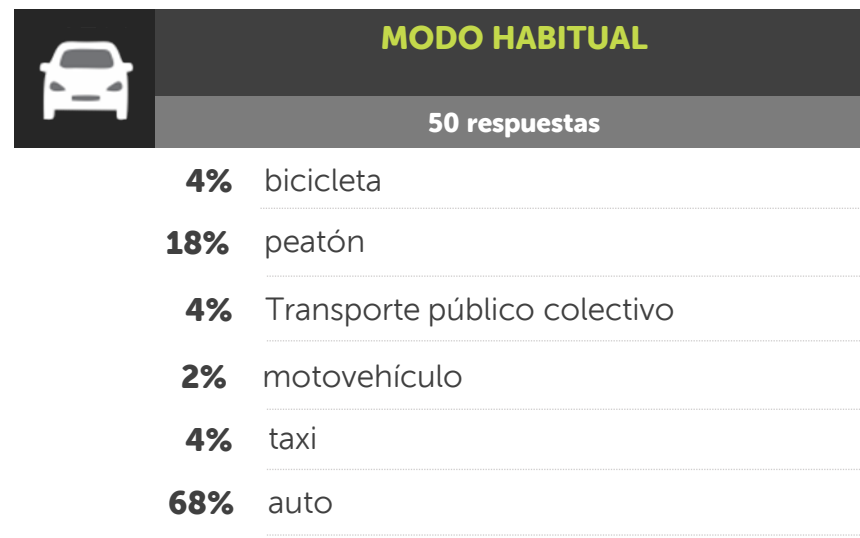
Si bien se verifica una clara adhesión a esta estrategia, se deberá tener en cuenta que no se han especificado los mecanismos a través de los cuales se podría implementar. Es posible suponer que tal acción a través de la modificación del espacio público urbano y la potencial reducción de espacios de estacionamiento, puedan cambiar estos resultados iniciales.

ENCUESTA NOS INTERESA SABER TU OPINIÓN II

En términos generales, se puede establecer que los resultados obtenidos corresponden a personas en edad activa (52% entre 30 y 44 años y 36% entre 45 y 65 años), que utilizan el automóvil como modo de desplazamiento habitual (68%). Asimismo, se puede decir que, mientras cerca del 60% de las personas han referido ser parte del sector educativo, sólo el 20% lo han hecho en referencia al gastronómico.

En cuanto a los motivos de viaje, mientras que el 71% se desplaza para realizar actividades cotidianas (trabajo, llevar a los hijos a distintas actividades), el 26% lo hace con motivos de deporte y un 3% para hacer compras.

Al analizar comparativamente la elección de modo de desplazamiento habitual con la distribución modal establecida en el Plan Maestro de Transporte y Tránsito PMTT (2012-2015), se observa un desequilibrio entre el uso de transporte público y vehículo particular, manteniéndose estables las otras cuotas modales de desplazamiento. Mientras que los resultados entre el transporte público colectivo y el auto particular obtenidos en la encuesta son 4% y 68%, los mismo ítems en el PMTT representan 34% / 41%.



Resulta relevante esto último si se lo relaciona con la pregunta subsiguiente, en la que se indaga si se cambiaría de modo ante la mejora de las condiciones y el 84% respondió afirmativamente, distribuyéndose de la siguiente forma: a bicicleta 42%, a monopatín 8%, a desplazamientos peatonales 5%, a transporte público 21%, a taxi 3%, a moto 5%. Es decir, un 76% optaría por un modo de desplazamiento sustentable.

Se considera que tales resultados están en relación con la distancia media del viaje habitual, se destaca que el valor medio de ésta es de 4km, con un 58% de personas que declararon viajes habituales de hasta 3km.

CONCLUSIONES ENCUESTA "NOS INTERESA SABER TU OPINIÓN"

Sin embargo, resulta relevante destacar que el paulatino traspaso de movilidad motorizada a activa, no sólo dependerá de las distancias a recorrer, sino también del acompañamiento que la infraestructura brinde, entendiendo que no es equivalente un viaje de 3km en el macrocentro que en barrios más alejados, con mayores déficits en el tratamiento del espacio público.

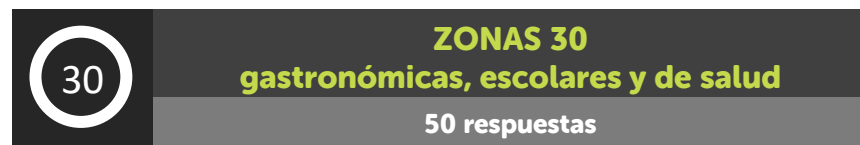
En referencia a las condiciones necesarias, las respuestas obtenidas para los modos vulnerables estuvieron relacionadas con distancias y condiciones de seguridad de la infraestructura, para el transporte público con las frecuencias y el servicio, y para las motos con la seguridad y el estado de las calles.

En coincidencia con la primera encuesta, en la que la velocidad fue establecida como el principal factor de riesgo, en esta oportunidad el 81% respondió afirmativamente respecto a considerar a la velocidad de conducción en General Pueyrredon como un factor de riesgo vial. En las respuestas se puntualiza una serie de localizaciones donde la velocidad se constituye en un factor de riesgo: calles angostas; cruces de avenidas; intersecciones sin semáforo; las rotondas; frente a las escuelas; en la Av. Colón a la altura de Plaza Mitre; las calles Tucumán y Gascón; en las avenidas Vértiz y De los Trabajadores; y en la ciudad en general.



81% SÍ
19% NO

Siendo que esta segunda etapa de la encuesta pretende indagar particularmente sobre la generación de áreas calmas escolares, comerciales/gastronómicas y de salud, se incluyó una pregunta acerca de la reducción de la velocidad máxima de desplazamiento a 30km/h en estos entornos. Se obtuvo en 90% de respuestas afirmativas en los dos primeros y un 94% en los entornos de salud.



74,5% SÍ gastronómicas
25,5% NO escolares
94,0% SÍ de salud

Asimismo, se recibieron propuestas de reducción de la velocidad máxima de desplazamiento en: los entornos de plazas, estaciones de servicio, grandes equipamientos, centros de día y geriátricos; los corredores que presentan decks gastronómicos; la costa; las rotondas; el centro, las calles Güemes, Olavarría y San Juan y en la intersección de Córdoba y 25 de mayo; en las avenidas Colón, Constitución y en la Av.Luro, desde la rotonda hacia el oeste.

En cuanto a establecer las mejores estrategias para la implementación de áreas de velocidad reducida, se detectó paridad respecto a las respuestas en torno a las medidas blandas (educación, concientización, control, y sanción) y a las medidas duras (intervención sobre el espacio público), ambas con un 47%.

CONCLUSIONES ENCUESTA "NOS INTERESA SABER TU OPINIÓN"

Sin embargo al desagregar cada categoría es posible establecer que las medidas de control y sanción, e información y concientización son las que recibieron mayor cantidad de respuestas positivas, con un 24% y 23%, respectivamente. Mientras que las respuestas en torno a medidas duras estuvieron más divididas: incorporar ciclovías (15%); intervenir sobre el espacio público en general (13%); intervenir sobre las esquinas con estrategias similares a las adoptadas en el centro comercial Güemes (10%); modificar el ancho de las calles (8%); y poner lomos de burro y reductores de velocidad (1%).

Esta segunda etapa de encuesta concluyó con dos preguntas sobre intervenciones puntuales de generación de entornos calmos.

Mientras que el 70% respondió afirmativamente respecto a considerar que las intervenciones en las esquinas del centro comercial Güemes o San Juan contribuyeron a la seguridad vial; el 72% lo hizo en referencia a la mejora del funcionamiento general del sector que aportó la intervención de Plaza España.

En referencia a las respuestas relacionadas con los centros comerciales Güemes y San Juan, se pueden discriminar los siguientes resultados: mejoran la seguridad de los cruces (26%); contribuyen a reducir la velocidad de circulación de los vehículos (25%); contribuyen a despejar las visuales en las esquinas (19%); generan congestión de tránsito (8%); complican el trabajo de proveedores (6%); impiden el giro de los autos (5%); reducen la velocidad de flujo (3%); complican el trabajo de remises y taxis (2%) y otros (19%). En este último apartado se agrupan: debería haber dársenas de ascenso y descenso; restan espacio de estacionamiento; son incómodas; no producen resultado; las de San Juan tienen menor calidad y eso denota en la falta de cumplimiento de los usuarios.

Mientras que en referencia a la intervención urbana de Plaza España, los resultados pueden enumerarse de la siguiente manera: reconvirtió el sector dándole prioridad a peatones y ciclistas (21%); contribuyó a eliminar la circulación de bicicletas por la vereda (19%); contribuyó a integrar la plaza con el paseo costero (17%); ordenó la circulación de los vehículos (15%); contribuye a que los peatones crucen por la mitad de cuadra (7%); restó espacio de estacionamiento (5%); generó la necesidad de parar en doble fila para bajar a la playa (4%); complica el trabajo de taxis y remises (3%); generó más desorden de peatones y bicicletas (3%); complican el trabajo de proveedores (1%) y otros (habría que haber levantado el nivel general de la calle no sólo los cruces, se requieren bicisendas en toda la costa, no alcanza a resolver el desorden, sigue siendo muy rápida).



/ 04 Áreas calmas para la convivencia

ÁREAS CALMAS PARA LA CONVIVENCIA

Tal como se señaló precedentemente, el presente documento busca constituirse en un aporte conceptual de asesoramiento sobre ciertos entornos urbanos capaces de ser redefinidos como áreas calmas.

La propuesta de implementar áreas calmas, intenta generar una red vial integrada que se adapte y promueva diferentes formas de desplazamiento y uso de la ciudad, en relación con las características particulares de cada sector. Se entiende que las áreas calmas favorecerán el acceso equitativo a las oportunidades que la ciudad ofrece, la convivencia y consolidación de los lazos sociales, y la mejora de las condiciones de seguridad general, trascendiendo la mera regulación de velocidades máximas.

Recordemos que se interpreta un área calma como aquella zona en donde se prioriza al peatón, con una limitada circulación vehicular, con velocidad máxima de 30 km/h y espacios destinados al estacionamiento vehicular.

Si bien en una primera instancia el trabajo de la CASV apuntó al desarrollo de una propuesta para entornos escolares, a partir del debate, el foco de análisis se amplió a otro tipo de sectores, entendiendo que cada uno de ellos demandará soluciones, tanto integradas como particulares.

Resulta pertinente señalar en este punto que la definición de áreas calmas, responde al juego de ida y vuelta entre las condiciones geométricas de los entornos y de las vías, así como de su jerarquía en el sistema vial en el que se implanta y de los usos del suelo, principalmente en relación con la cota cero.

ÁREAS CALMAS PARA LA CONVIVENCIA CLASIFICACIÓN Y CARACTERÍSTICAS GENERALES



ESCOLARES	GASTRONÓMICAS	COMERCIALES	MICROCENTRO y ÁREAS DE INTERÉS*	DE SALUD (puntos)
<p>Se caracterizan por las operaciones de ascenso y descenso de pasajeros (infantes) en períodos cortos de alta demanda de espacio público por parte de diferentes modos de desplazamiento: transporte escolar, taxis y remises, autos, motocicletas, bicicletas y peatones.</p>	<p>Se caracterizan por el uso de decks sobre la calles, con funcionamiento continuo y picos de actividad en horario vespertino y nocturno, con alta demanda de espacios destinados al estacionamiento de vehículos particulares y a la logística de abastecimiento (carga y descarga) y delivery.</p>	<p>Se caracterizan por una superposición de funciones y usos de suelo, con intensa actividad durante gran parte del día, demandando espacio tanto para las expansiones gastronómicas, como para el estacionamiento de vehículos particulares ó los movimientos de logística de abastecimiento (carga y descarga) y delivery. Complementariamente cuenta con un intenso flujo peatonal.</p>	<p>El microcentro se caracteriza por una superposición de funciones y usos del suelo, con intensa actividad durante todo el día, demandando espacio para estacionamiento de vehículos particulares y para movimientos de logística (carga y descarga, delivery y caudales), complementariamente al intenso flujo peatonal.</p> <p>El caso del microcentro cuenta con una calle peatonal y otra que se peatonaliza temporalmente en horario nocturno.</p>	<p>Se caracterizan por las operaciones de ascenso y descenso de pasajeros (con una cuota considerable de personas con movilidad reducida), en combinación con los movimientos propios de los vehículos de emergencia.</p> <p>Pudiendo diferenciarse la complejidad que requieren este tipo de espacios cuando además atienden emergencias.</p>

*Se incluyen otras áreas que por su geometría o funcionalidad puedan ser incorporadas.

ÁREAS CALMAS PARA LA CONVIVENCIA VELOCIDADES MÁXIMAS DE DESPLAZAMIENTO



ESCOLARES

De acuerdo con la Ley Nacional de Tránsito, la velocidad máxima de desplazamiento en el frente de los establecimientos educativos es de 20km/h.

GASTRONÓMICAS

Salvo casos particulares en los que la velocidad máxima está fijada a 10km/h, ésta es de 40km/h, siendo que este tipo de corredores sólo está permitido en calles terciarias que canalizan desplazamientos barriales. Se debe verificar que los casos de velocidad sugerida 10km/h estén debidamente reglamentados desde el punto de vista legal, mediante ordenanza.

COMERCIALES

Dependiendo de su localización en calle interna o avenida, la velocidad máxima legal varía entre 40 o 60km/h. Se puede mencionar como caso particular el Centro Comercial Güemes que por Ordenanza Municipal tiene regulada la velocidad máxima de desplazamiento en 20km/h.

MICROCENTRO y ÁREAS DE INTERÉS*

La velocidad máxima en el área central es de 40km/h en sus calles internas y de 60km/h en las avenidas perimetrales. Dentro de ésta área se encuentra contenido el corredor gastronómico calle Belgrano, con una velocidad máxima sugerida de 10km/h.

DE SALUD (puntos)

Dependiendo de su localización en calle interna o avenida, la velocidad máxima podrá variar entre 40 ó 60km/h.

ÁREAS CALMAS PARA LA CONVIVENCIA PROBLEMÁTICAS

PROBLEMÁTICAS

Áreas escolares

Este tipo de áreas están afectadas principalmente por las problemáticas propias de la operación de ascenso y descenso de pasajeros (niñas/os y jóvenes, principalmente), con una fuerte concentración temporal. Son escasos los establecimientos que cuentan con infraestructura específica para tales movimientos que, en su mayoría, se desarrollan en el espacio público destinado a la circulación de peatones y vehículos. Obstrucciones de veredas, estacionamientos en doble y triple fila, invasión vehicular de sendas peatonales y rampas, podrían ser las principales manifestaciones de esta problemática.

Complementariamente, la localización relativa de cada establecimiento en vías de diferentes jerarquía (primarias, secundarias o terciarias) incorpora un nuevo factor a tener en cuenta, sobre todo en términos de velocidades de circulación en sus entornos. En tal sentido es posible encontrar situaciones en las que la velocidad máxima permitida de la vía pasa repentinamente a 20km/h, y vuelve a aumentar.

Áreas gastronómicas

La continuidad de implantación de decks gastronómicos en el espacio público genera un nuevo escenario en el mobiliario urbano, surgido en el marco de la pandemia en algunas vías de la ciudad. La calle Belgrano u Olavarría son un claro ejemplo de ello, mientras que en otras vías aparecen como instalaciones aisladas.

Los proyectos de las zonas y/o puntos aislados, deben contemplar las siguientes problemáticas:

En las zonas

La instalación permanente de decks puede constituirse en barrera entre la calzada y la acera, dificultando las operaciones de carga y descarga, estacionamiento y/o ascenso y descenso de pasajeros

La instalación de decks en vías primarias, secundarias y/o de sección limitada puede un condicionante más a la movilidad en general

La instalación de decks en esquina puede impedir o limitar los radios de giro, así como las visuales en el rombo, aumentando el riesgo tanto para peatones como para automovilistas

En los puntos aislados

La instalación de decks en localizaciones aisladas de la ciudad pueden constituirse en "obstáculos" para la normal circulación de los vehículos, entendiendo que el espacio que ocupan supera al ancho de un auto estacionado

Una incorrecta señalización y demarcación **podría implicar** la generación de un riesgo objetivo puntual

Su incorporación en el espacio público debe considerar ciertas pautas técnicas con el objeto que no se transformen en "focos de riesgo", ya se por su tamaño como por su aparición en localizaciones aisladas.

ÁREAS CALMAS PARA LA CONVIVENCIA PROBLEMÁTICAS

Se entiende que en la actualidad, si bien brindan un uso diferente del espacio público, requieren de estudios particulares su permanencia y convivencia con el uso público de la calle.

Áreas comerciales

Este tipo de áreas conocidas como centros comerciales a cielo abierto se encuentran afectadas principalmente, a semejanza de lo que sucede con las áreas gastronómicas, por: las demandas asociadas a operaciones de ascenso y descenso de pasajeros; la limitación de espacios de estacionamiento público; la yuxtaposición de movimientos peatonales y en automóvil. El estacionamiento en doble fila (tanto de particulares como de distribución urbana de mercancías) y la invasión vehicular de sendas peatonales y rampas, podrían ser las principales manifestaciones de esta problemática.

Es posible encontrar casos particulares, tales como el centro comercial Constitución, Tejedor, 12 de octubre, y calle Alberti que, por su localización relativa sobre vías primarias y/o secundarias requieren soluciones particulares en las que los usos peatonales convivan con los propios de un eje de conectividad, tanto vehicular como de transporte público.

Microcentro y áreas de interés

En el microcentro de la ciudad se verifican, con un alto grado de intensidad, las problemáticas asociadas a una escasa jerarquización vial y a un sistema de movilidad marcadamente auto-céntrico. La congestión vial, el estacionamiento en doble fila y el espacio reducido para la circulación peatonal, se suman a las problemáticas.

Complementariamente, el área central se caracteriza por la localización de un gran número de oficinas e instituciones públicas y privadas. Esta situación determina, entre otras, problemáticas asociadas a operaciones de cadetería y mensajería, tanto en bicicleta como motocicleta, con escaso espacio público destinado a estos modos, en términos de circulación como de estacionamiento para el caso de los ciclistas.

Se incluyen en esta clasificación, parte de lo desarrollado precedentemente, áreas tales como el Corredor Gastronómico calle Belgrano, que por su localización geográfica y por sus características geométricas y funcionales merecen un tratamiento particular.

Áreas de Salud

Este tipo de áreas están afectadas principalmente por las problemáticas propias de la operación de ascenso y descenso de pasajeros, con un alto índice de personas con diversidad funcional, en combinación con la gestión de vehículos en emergencia. Son escasos los establecimientos que cuentan con infraestructura específica para tales movimientos que, en su mayoría, se desarrollan en el espacio público destinado a la circulación de peatones y vehículos. Obstrucciones de veredas, estacionamientos en doble y triple fila, invasión vehicular de sendas peatonales y rampas, podrían ser las principales manifestaciones de esta problemática, que se combinan con congestión y obstrucciones parciales del flujo vehicular.

ÁREAS CALMAS PARA LA CONVIVENCIA RECOMENDACIONES GENERALES

RECOMENDACIONES GENERALES

En términos generales, se recomienda un trabajo integrado sobre el modelo de movilidad local, entendiendo a las áreas calmas como parte de un sistema mayor, capaz de favorecer el desarrollo de una ciudad resiliente, sustentable y justa.

Se considera que el partido de General Pueyrredon, como se mencionara en el Apartado Introducción Antecedentes Locales, cuenta con una serie de herramientas de planificación entre las que el Plan Maestro de Transporte y Tránsito PMTT (2012-2015) se ocupa particularmente del diseño y la gestión de la movilidad urbana. En tal sentido, compartiendo la mirada de la ciudad a la que se aspira, esta Comisión Asesora de Seguridad Vial recomienda la continuidad e implementación de los proyectos, planes y programas contenidos en dicho plan.

Lo antes señalado se encuentra en línea con las recomendaciones formuladas por el IPSIBAT en el Informe "Seguridad Vial Infantil. Estudio en Jardines de Infantes Municipales de la ciudad de Mar del Plata. Estudios en Salud y Movilidad Urbana" antes citado, en cuanto señala que: *"Las acciones propuestas pueden integrarse al diseño de políticas de movilidad urbana que prioricen, desde la infancia, la adopción de formas de transporte más accesibles, seguras, y saludables. Los ejes desarrollados en el Plan Maestro de Transporte y Tránsito constituyen una guía fundamental para orientar estas políticas. En los últimos años se han impulsado proyectos que se enmarcan dentro de este plan, como son fortalecer la movilidad activa mediante la creación de ciclovías."*

Áreas escolares

Dada la diversidad de situaciones, se recomienda la realización de una primera etapa de segmentación y jerarquización de estas áreas en función del tamaño del establecimiento, su articulación con el entorno urbano y la proximidad con paradas de transporte público colectivo, los horarios de funcionamiento y los metros lineales de espacio de frente demarcado como prohibido estacionar.

Una vez realizada esta tipificación, las propuestas a implementar deberían incluir desde la incorporación de señalética hasta ensanches de veredas en las esquinas e intervenciones menores de diseño sobre el espacio público, sin necesidad de recurrir a implantación de mesetas.

Áreas gastronómicas

Dada la reciente aprobación de la Ordenanza "Comemos Afuera", se recomienda que ésta sea tomada como guía de futuras acciones.

Se recomienda la consolidación de áreas, debidamente diseñadas y gestionadas, haciendo especial hincapié en el espacio destinado a las operaciones de carga y descarga, gestión de residuos y ascenso y descenso de pasajeros, sin desestimar el espacio reservado para el estacionamiento a nivel de calzada, de modo de reducir el impacto que este tipo de operaciones puedan tener sobre los entornos próximos. Asimismo, se recomienda minimizar y evitar la definición de tipologías de tipo "punto aislado" dadas las problemáticas que este tipo de soluciones traen asociadas.

ÁREAS CALMAS PARA LA CONVIVENCIA

RECOMENDACIONES GENERALES

En términos globales se recomienda tomar como punto de partida el *Programa Calles para la Gente*, entendiendo que este tipo de propuestas son capaces de brindar una solución integral y proponer soluciones equilibradas en cuanto a la generación de espacio público de uso público y público/privado con alta calidad y jerarquía urbana.

Toda decisión a adoptar debería ser capaz de contemplar y respetar el juego de ida y vuelta, antes mencionado, entre las condiciones geométricas de los entornos y de las vías, así como de su jerarquía en el sistema vial en el que se implanta.

Áreas comerciales

De igual modo que lo desarrollado para las áreas gastronómicas, se recomienda tomar como punto de partida al *Programa Calles para la Gente*.

Dada la diversidad de situaciones, sobre todo en cuanto a la jerarquía de las vías sobre las cuales se interviene, avenidas, calles secundarias y/o terciarias, se sugiere una primera etapa de análisis y caracterización de los sectores en función de su extensión, dimensiones de calzadas y aceras, mixtura de usos y rubros comerciales, etc.

Una vez realizada esta tipificación, las propuestas a implementar deberían incluir desde la incorporación de señalética hasta ensanches de veredas en las esquinas (sin necesidad de recurrir a mesetas), adaptando cada solución a la caracterización antes descrita y evitando "soluciones sello" que no tengan en cuenta la diversidad y particularidad.

Microcentro y áreas de interés

Se recomienda tomar como punto lo desarrollado en el Plan Maestro de Transporte y Tránsito PMTT en el Eje estratégico 4 "Área Central sustentable", considerando que tal desarrollo incluye una mirada global e integral de la problemática.

El PMTT define a tal eje como "*Su objetivo es asegurar el dinamismo del área central mediante un sistema de movilidad de personas y mercancías que haga especial énfasis en la minimización del impacto ambiental en general, y en la mejora de la calidad de vida de los habitantes y turistas en particular. Éste, si bien podría estar incluido total o parcialmente en distintos ejes, se considera que tiene entidad suficiente como para ser tenido en cuenta particularmente.*"

En tal sentido se considera que, el trabajo sobre el área central, requerirá una necesaria jerarquización de la infraestructura vial (contenida en el eje 3 Ordenamiento del espacio público" que permita la reconfiguración de este sector de ciudad bajo las lógicas de macro-manzanas que, a partir del desarrollo de los ejes 2 y 3 "Priorización del Transporte Público" y "Logística eficiente", favorezca la implementación del eje 1 "Integración de la movilidad no motorizada".

Resulta pertinente señalar que dentro del eje 4 se incluye la definición de la calle Belgrano como carril preferente para transporte público. En función de la evolución del crecimiento y la configuración de usos y funciones de este sector de ciudad, así como del proceso proyectual del nuevo Servicio Integrado de Transporte Urbano SITU (en proceso de definición y consolidación) dicho eje ha sido modificado y reemplazado.

ÁREAS CALMAS PARA LA CONVIVENCIA

RECOMENDACIONES GENERALES

Áreas de salud

Dada la diversidad de situaciones, se recomienda la realización de una primera etapa de segmentación y jerarquización de estas áreas en función del tamaño y complejidad del establecimiento, su articulación con el entorno urbano y la proximidad con paradas de transporte público colectivo, y los metros lineales de espacio de frente demarcado como prohibido estacionar.

La definición de estas áreas demanda la jerarquización vial antes señalada y un desarrollo proyectual que permita la convivencia de los desplazamientos peatonales y de emergencia.

Una vez realizada esta tipificación, las propuestas a implementar deberán incluir desde la incorporación de señalética hasta ensanches de veredas en las esquinas, sin necesariamente recurrir al concepto de mesetas.

A modo de cierre

La necesidad de pacificar el tránsito y lograr un reparto más equitativo del espacio público, son decisiones que en conjunto pueden ser estructuradas desde estrategias mediante las cuales se reduzca el volumen y la velocidad del tráfico en diferentes secciones o zonas de la ciudad, utilizando herramientas como el rediseño de infraestructura.

En ciudades de todo el mundo se están implementando acciones de este tipo. Es vasta la experiencia en antecedentes que se pueden presentar a modo de ejemplo. El desafío no es sólo económico, sino también político. El cambio del paradigma del siglo XX a la transición del XXI es el de permear el urbanismo táctico con foco en las personas.

casv | **mgp**
Comisión Asesora
Seguridad Vial | Municipalidad
de General
Pueyrredon