



REUNIÓN **PLENARIA**
AGOSTO 2022

REUNIÓN **PLENARIA**
AGOSTO 2022

Orden del día:

| **NOTICIAS, PUBLICACIONES y EVENTOS**

| **Avance PROYECTO ÁREAS CALMAS PARA LA CONVIVENCIA**

| **Presentación "SEGURIDAD VIAL INFANTIL ESTUDIO EN JARDINES DE INFANTES
MUNICIPALES DE LA CIUDAD DE MAR DEL PLATA" IPSIBAT**



REUNIÓN **PLENARIA**
AGOSTO 2022

| NOTICIAS, PUBLICACIONES y EVENTOS

1

¡¡¡Avanzan los trabajos de puesta en valor de la ciudad vial en Jardín 1!!!



AMPAS + EMSUR + SMU

1

Noticias y publicaciones



PUBLICACIÓN: **Una ciudad inteligente sin coches, en Aspern, Austria**

Fuente: Mercado & Empresas

Compartido por: Coordinación CASV

<https://mercadoyempresas.com/web/aporte-tecnico.php?id=346>



PUBLICACIÓN: **Para evitar las picadas en las calles, el municipio promueve pruebas de velocidad en el autódromo**

Fuente: La Capital

Compartido por: Coordinación CASV

<https://www.lacapitalmdp.com/para-evitar-las-picadas-en-las-calles-el-municipio-promueve-pruebas-de-velocidad-en-el-autodromo/>



PUBLICACIÓN: **La provincia también adhiere al scoring, ¿sigue Mar del Plata?**

Fuente: Ahora Mar del Plata

Compartido por: Coordinación CASV

<https://ahoramardelplata.com.ar/la-provincia-tambien-adhiere-al-scoring-sigue-mar-del-plata-n4270370>



PUBLICACIÓN: **Christine, un auto asesino**

Fuente: El Marplatense

Compartido por / Autor: Fernando Poo IPSIBAT

<https://elmarplatense.com/2022/08/07/christine-un-auto-asesino/>



PUBLICACIÓN: **El miedo no es un buen consejero**

Fuente: El Marplatense

Compartido por / Autor: Fernando Poo IPSIBAT

<https://elmarplatense.com/2022/08/21/el-miedo-no-es-un-buen-consejero/>



PUBLICACIÓN: **Boletín de novedades julio**

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Compartido por: Coordinación CASV

Vía mail



VÍA EMAIL CASV

Solicitud asesoramiento ingreso laboral al municipio al área de seguridad vial

Solicitud de información sobre campañas de reducción de siniestralidad vial

1

Noticias y publicaciones



Reconstrucción
argentina



Argentina

Estudio observacional del comportamiento de motociclistas en el municipio de Mercedes (Buenos Aires) Análisis comparativo 2020 - 2021 - 2022

Dirección de Investigación Accidentológica del Observatorio Vial

**SEGURIDAD
VIAL**

**Ministerio
de Transporte**

Junio 2022

1

Noticias y publicaciones

Síntesis de resultados

Mercedes 2021 - 2022

Total Vehículo Protegido: Si bien solo el 35% de los vehículos que circulan van completamente protegidos, se registró un crecimiento significativo del 95,7% en la cantidad de motos que se incorporaron al cuidado de todas/os sus pasajeras/os protegidas/os. En definitiva, se sumaron el doble de motos con todos/as sus ocupantes utilizando el casco.

Uso de casco según posición: El TVP aumentó porque creció significativamente el uso de casco en la posición de conductor/a (22,5% a 38,1%) y entre acompañante 1 (9,2% a 15%). En resto de pasajeros/as no se modificó el indicador.

Uso de casco según género: El uso del caso según género mostró un incremento significativo entre 2021 y 2022 tanto en varones como en mujeres en posición de conducción y de acompañante 1.

Uso de casco según edad: Se registró un crecimiento significativo en el uso del casco en casi todos los rangos etarios de la posición de conducción y este aumento lo explican principalmente las categorías más jóvenes (15 a 34 años).

Seguridad vial infantil: Se observó una caída significativa entre 2021 y 2022 en la proporción de vehículos que transportan al menos a un/a menor de 15 años (18,2% a 11,4%). Por otro lado, el uso de casco en menores de 15 años pasó del 11% al 17,1%, lo que supuso un incremento significativo del 27,3% con respecto a la medición anterior.

Factores de distracción: Se registró un decrecimiento significativo en la cantidad de conductoras/es que presentaban al menos un factor de distracción (17,6% a 14,3%) entre 2021 y 2022. Un menor registro del uso de celular y la portación de casco sin utilizar explican dicha caída.

Respeto del semáforo: El respeto a la señal del semáforo no presentó cambios entre 2021 y 2022, manteniéndose por encima del 70% de las personas que conducen motocicletas. No obstante, entre los varones se observó que decreció el respeto por esta norma (71,4% a 65,9%).

POBLACIÓN 68532
VPICTIMAS FATALES 9
VPICTIMAS FATALES EN MOTO 6

1

Noticias y publicaciones



Reconstrucción
argentina



Argentina

Uso de SRI:

Resultados de la encuesta sobre uso de SRI realizada en el marco de las acciones de control y fiscalización de la ANSV. Verano 2022.

Dirección de Estadística Vial
Dirección de Investigación Accidentológica
Dirección Nacional de Observatorio Vial

Julio 2022

**SEGURIDAD
VIAL**

**Ministerio
de Transporte**

1 Noticias y publicaciones

Síntesis de resultados

FALTA DE ACCESO Y USO DE SRI: El 85,3% de las personas encuestadas respondieron que no utilizaban el SRI para el traslado de niñas/os al momento del control ya que no poseían uno.

EXPERIENCIAS PREVIAS CON SRI: El 65,7% había tenido un SRI anteriormente; sin embargo, casi la mitad de los que tenían acceso afirmó que no solían usarlo con frecuencia (44,9%). La incomodidad del niño/a al usar el SRI fue la principal razón por la que dejaron de usarlo o por la que lo usaban ocasionalmente.

FALTA DE EXPERIENCIAS PREVIAS CON SRI: El 34,3% manifestó que no habían tenido un SRI anteriormente, siendo la falta de dinero la principal barrera mencionada por las/os encuestadas/os.

CONOCIMIENTO RELATIVO SOBRE SRI: El 53,4% de las personas tienen conocimiento efectivo sobre el SRI como elemento de prevención. Sobre la Ley que regula su uso, solo el 17,3%. Sobre la existencia de distintos tipos de SRI, el 40,7% y sobre su homologación, el 37,6%. En todos ellos, las mujeres manifestaron tener un mayor conocimiento.

EVALUACIÓN DE LA INICIATIVA: Las personas encuestadas evaluaron positivamente la iniciativa de entrega de SRI (99,1% Muy buena/Buena) y manifestaron casi en su totalidad que el viaje de las/os menores utilizando el SRI fue aceptable y se trasladaron en el mismo en todo momento.

PREDISPOSICIÓN POST INICIATIVA: Luego de participar de la iniciativa, la gran mayoría de las personas encuestadas se mostró receptiva a comprar un SRI (89,9% Muy probable/Probable) y a difundir su uso (96,3% Muy dispuesto/Dispuesto). No obstante, un 31,7% desconocen donde podrían adquirir uno.



REUNIÓN **PLENARIA**
AGOSTO 2022

| **Avances ÁREAS CALMAS PARA LA CONVIVENCIA**

Título, alcance y objetivos

TÍTULO DEL PROYECTO

Áreas calmas para una mejor convivencia

ALCANCE

Entornos de gran concentración de personas **con foco en los entornos escolares.**

OBJETIVOS

- Entregar 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.



Objetivos del calmado del tránsito

OBJETIVOS DEL CALMADO DEL TRÁNSITO

- 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**.
- **Educar y concientizar** a partir de acciones directas sobre el espacio público.



Antecedentes locales

ANTECEDENTES LOCALES

- Documento CASV "Aportes conceptuales. Entornos de velocidad máxima permitida 30 km/h"
- Ordenanza 21600/12 "Programa Calles para la gente"
- Decreto 1776/20 "Iniciativa Comemos Afuera"
- Ordenanza 24861/20 "1era Red de Ciclovías de General Pueyrredon"
- PMTT (eje 1: Integración de la movilidad no motorizada; eje 3: Ordenamiento del espacio público; eje 4 Área central sostenible)



Clasificación de áreas. generalidades



ESCOLARES

Se caracterizan por el movimiento de ascenso y descenso de pasajeros (infantes) en horas punta, con combinación de modos de desplazamiento: transporte escolar, taxis y remises, autos, motocicletas, bicicletas y peatones.



GASTRONÓMICAS

Se caracterizan por el uso de decks, con funcionamiento continuo con picos de actividad a la tarde / noche, con una alta demanda de espacio para estacionamiento de vehículos particulares, así como de espacio para logística (carga y descarga y delivery).



COMERCIALES

Se caracterizan por el uso intensivo de la planta baja con fines comerciales, en combinación con los gastronómicos, con intensa actividad durante gran parte del día, demandando tanto espacio para estacionamiento de vehículos particulares como para los movimientos de logística (carga y descarga y delivery), complementariamente a un intenso flujo peatonal.



MICROCENTRO y ÁREAS DE INTERÉS*

El microcentro se caracteriza para una superposición de funciones y usos del suelo que intensa actividad durante todo el día demandando tanto espacio para estacionamiento de vehículos particulares como para los movimientos de logística (carga y descarga, delivery y caudales), complementariamente a un intenso flujo peatonal. Posee una calle peatonal y una que se peatonaliza temporalmente.



DE SALUD (puntos)

Se caracterizan por el movimiento de ascenso y descenso de pasajeros (con una cuota considerable de personas con discapacidad y/o movilidad reducida) en combinación con los movimientos propios de los vehículos de emergencia.

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



Clasificación de áreas. Velocidades máximas de desplazamiento



ESCOLARES

De acuerdo a 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 internas (no avenidas).

Se deberá verificar que los casos de velocidad sugerida 10km/h estén debidamente reglamentados mediante ordenanza desde el punto de vista legal.



COMERCIALES

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



Problemáticas



ESCOLARES


Siniestralidad vial
Gestión de la movilidad

GASTRONÓMICAS

COMERCIALES

MICROCENTRO y ÁREAS DE INTERÉS

DE SALUD (puntos)

 **Recomendaciones**



ESCOLARES

GASTRONÓMICAS

COMERCIALES

**MICROCENTRO y
ÁREAS DE INTERÉS**

**DE SALUD
(puntos)**



REUNIÓN **PLENARIA**
AGOSTO 2022

| **Presentación "Seguridad Vial Infantil Estudio en Jardines de Infantes municipales de la ciudad de Mar del Plata" IPSIBAT**

Dr. Rubén Ledesma, Dr. Fernando Poo, Dr. Jeremías Tosi