



REUNIÓN **PLENARIA**
OCTUBRE 2022

REUNIÓN **PLENARIA ABIERTA**
OCTUBRE 2022

Orden del día:

- | Noticias y publicaciones
- | Áreas calmas para la convivencia
- | Me Cuido y Te Cuido: Jardín 1 / Próximas Fechas
- | Siniestralidad ruta 11



REUNIÓN **PLENARIA ABIERTA** **OCTUBRE 2022**

| Noticias y publicaciones

1

Noticias y publicaciones



FLYER: **Día Mundial sin Auto**

Fuente: Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires
Compartido por: Sra. Estela Migliorino
Enviado adjunto por mail



PUBLICACIÓN: **Semana de la Movilidad Sustentable: estadísticas de peatones y ciclistas en el país**

Fuente: ANSV
Compartido por: Coordinación CASV
<https://www.argentina.gob.ar/noticias/semana-de-la-movilidad-sustentable-estadisticas-de-peatones-y-ciclistas-en-el-pais>



PUBLICACIÓN: **Por qué es importante que las ciudades sean 'caminables'**

Fuente: La Vanguardia
Compartido por: Coordinación CASV
<https://www.lavanguardia.com/vivo/ciudad/20160805/40368837825/5/ciudad-caminable-peatonal-diseno-urbanistico.html>



PUBLICACIÓN: **Los Beneficios Económicos de Construir Ciudades Caminables**

Fuente: BIDLab
Compartido por: Coordinación CASV
<https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/los-beneficios-economicos-de-construir-ciudades-caminables/>



PUBLICACIÓN: **Qué ves cuando me ves**

Fuente: El Marplatense
Compartido / Autor: Dr. Fernando Poo IPSIBAT
<https://elmarplatense.com/2022/10/04/que-ves-cuando-me-ves-2/>



PUBLICACIÓN: **Día del Consumo Responsable de bebidas alcohólicas: cuál es el mensaje de 6 reconocidos chefs y bartenders**

Fuente: Infobae
Compartido por: Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito
<https://www.infobae.com/tendencias/2022/09/16/dia-del-consumo-responsable-de-bebidas-alcoholicas-cual-es-el-mensaje-de-6-reconocidos-chefs-y-bartenders/>



PUBLICACIÓN: **Recuerdos del futuro pasado**

Fuente: El Marplatense
Compartido / Autor: Dr. Fernando Poo IPSIBAT
<https://elmarplatense.com/2022/10/16/recuerdos-del-futuro-pasado/>



CHARLA: **NUEVAS FUENTES de DATOS para ANÁLISIS de MOVILIDAD URBANA**

Compartido por: Facultad de Arquitectura UNMDP
Organiza: OdUP



CHARLA: **EL ESPACIO DE LA MOVILIDAD URBANA**

Compartido por: Coordinación de la CASV
Organiza: CAI



REUNIÓN **PLENARIA ABIERTA** **OCTUBRE 2022**

| Áreas calmas para la convivencia

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 Pueyrredón
 - 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 calma 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 por representantes de la Secretaría de la CASV y 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 la 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 “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, como parte del proceso de debate se decidió ampliar el análisis e incluir otras tipologías.

En ese sentido el informe tiene por objetivos:

- > Entregar un documento técnico de asesoramiento;
- > Aportar la mirada de la CASV en torno al calmado del tránsito; y
- > 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 la Reunión Plenaria del mes de **xxxxxx**.

/ 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 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 gestión desde donde se desarrolla el presente documento.

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, reduciendo la exposición al riesgo.

Se entiende entonces, que las estrategias de calmado del tránsito, que exceden la mera reglamentación de velocidades máximas.

No sólo contribuyen a la reducción de los índices de siniestralidad y grado lesivo, sino que también favorecen tanto la generación de espacio público de calidad, que fomente una mejor convivencia entre sus usuarios/ciudadanos, desplazando 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.
- > Educar y concientizar a partir de acciones directas sobre el espacio público.

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

Si bien, tal como se hizo referencia en el Apartado Objetivos, el desarrollo del presente proyecto estaba orientado exclusivamente a entornos escolares, el proceso de reflexión motivó la inclusión de otras tipologías.

INTRODUCCIÓN

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

Problemáticas asociadas al comportamiento de automovilistas: como estacionamientos en doble fila, invasión de espacios destinados al peatón, y operaciones de ascenso y descenso y/o carga y descarga en sectores no habilitados).

Problemáticas asociadas al comportamiento de peatones: cruce por lugares indebidos, irrespeto de tiempos semafóricos, e invasión de 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”, tanto en términos proyectuales y de investigación, como de intervenciones urbanas parcial o totalmente ejecutadas por el estado municipal ó alguna de las organizaciones e instituciones que forman parte de la Comisión Asesora de Seguridad Vial, tal el caso del Instituto de Psicología Básica, Aplicada y Tecnología (IPSIBAT).

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 que incluye al Plan Estratégico Mar del Plata (PEM) y la inclusión de la ciudad en la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles del BID, antes mencionados.

El PMTT fue desarrollado en 2015, por la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la UBA, la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO), la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP) y un equipo de apoyo local que colaboró en la asistencia técnica y el trabajo en el territorio. A su vez, se contó con la participación activa del Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, Brasil (IPPUC).

Parte del desafío que contempla la movilidad sustentable en cuanto a la necesidad de planificar integralmente el territorio en general y los desplazamientos en particular, con el objeto de mantener 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 de movilidad 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 (autotransporte 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 Autotransporte Público de Personas (APP) y dotando de infraestructura a los modos más vulnerables para reducir los agravios comparativos del sistema 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 han agrupado 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.

1. Logística eficiente.
2. Planificación multidisciplinar de la movilidad.

En este marco, la generación de “zonas calma” 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)

la meta de la reconversión progresiva del sistema de movilidad local hacia modelos más sustentables y equilibrados, la actual gestión de 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 de distribución en el espacio público, 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 de la vía, favoreciendo el respeto y la convivencia, con 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 activación del comercio minorista de cercanía.

La movilidad activa, en el marco de la pandemia covid-19, es una alternativa saludable, segura y económica, para materializar el distanciamiento social. Trabajando de manera integrada con los restantes modos (vehículo privado, TPC, etc.), se garantiza 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, contempla 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

El programa nace, en 2012, en el marco de la Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles ICSE del Banco Interamericano de Desarrollo. Para su desarrollo se conformó un equipo interdisciplinario mixto integrado por cerca de 30 profesionales del Enosur, Emvial y Osse liderados por los arquitectos David Sim y Ola Gustafsson de Gehl Architects.

Dicho estudio, fue financiado por el BID, y 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 comportamientos, se desarrollaron proyectos de intervención para el Microcentro, y los centros comerciales 12 de octubre y Güemes, implementándose la primera etapa de 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 a partir de la puesta en práctica de una metodología de intervención bajo el concepto de proceso con cuatro instancias sucesivas que se repiten tantas veces sean necesarias: análisis, cambios, evaluación e intervención.

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

Se ampliaron tácticamente, con pintura y equipamiento removibles las esquinas, reduciendo los cruces peatonales y generando espacios para el estar, y se ampliaron temporalmente las veredas, a través de la instalación de decks, generando espacios para estar de uso gratuito y para la actividad gastronómica de uso privado. 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.

Incluyen la reestructuración general del espacio público, originalmente destinado al tránsito automotor, incluyendo un tramo de ciclovía, cruces peatonales elevados, dársenas en esquina y la intervención integral de 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 descrita 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.

De esta manera, 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 Pueyrredón

El mismo se enmarca, como proyecto insignia, 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 de modos motorizados y ciclistas, sin impactar, salvo casos especiales, en el espacio público destinado a los peatones.

INTRODUCCIÓN

Su definición como bidireccional, sobre la mano izquierda según el sentido de circulación de los vehículos, tiene por objeto usar más eficientemente los recursos.

Tal eficiencia es entendida en términos de 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.); como de 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 invasión de la misma por parte de los conductores de vehículos motorizados, la infraestructura propuesta en la presente solicitud de financiamiento se resuelve con una segregación física continua (montantes y delineadores), salvo en los casos que entradas a garajes y/o dársenas especiales no lo permitan. Se entiende que, una vez que este tipo de infraestructura esté incorporada en el espacio público, y los comportamientos de movilidad marplatenses se adapten a la nueva realidad infraestructural, se podrán desarrollar soluciones que combinen segregación física con pintura, reduciendo los costos de implementación.

Este proyecto se sustenta, de igual modo como se describió en el Área Calma Plaza España, por su correspondiente ordenanza de reglamentación.

El Proyecto 1era Red de Ciclovías del Partido de General Pueyrredón, se sustenta en la Ordenanza 24861/20, en cuyo Artículo 1 señala:

"Artículo 1°.- Aféctese 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 (2,20km).
- Calle Mitre entre Plaza Mitre y Av. J.J. Paso (1,80km).
- Calle 14 de Julio I: desde Plaza Pueyrredón (Av. Libertad) hasta Plaza Peralta Ramos (Av. Colón), 1,30km.
- Calle Mitre II: Desde Plaza Mitre (Av. Colón) hasta Av. Patricio Peralta Ramos (próximo a Plaza España), 1,20km.
- Calle Brown II: desde Av. Jara hasta Av. Champagnat (1,30km).
- 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 (2,30km).
- Av. Patricio Peralta Ramos: el carril derecho en el sentido de circulación hacia el Norte, desde calle Mitre hasta calle Ayacucho (0,60km)."

De igual modo, en los artículos siguientes 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.

INTRODUCCIÓN

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, Universidad Nacional de Mar del Plata.

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% transportaba algún tipo de carga.

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.

INTRODUCCIÓN

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 ENCUESTA "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 de que la seguridad vial es responsabilidad de todos, que no se puede demorar más tiempo para comprometerse como sociedad en la construcción de entornos que protejan la vida y promuevan la convivencia y el desarrollo, este ciclo de encuestas propone reflexionar acerca del rol de cada uno como individuos parte de una comunidad.

Desarrollado en dos etapas, se indagó sobre datos demográficos referenciales, de comportamiento general (factores de riesgo y protagonistas y responsables de la siniestralidad), de percepción de comportamiento propio por modo y respeto de normas, de opinión respecto a zonas 30.

CONCLUSIONES ENCUESTA "NOS INTERESA SABER TU OPINIÓN"

Encuesta Nos interesa saber tu opinión I

La encuesta fue presentada de manera pública a través de la página oficial de la CASV y su difusión en el Facebook de la Subsecretaría de Movilidad Urbana, el 20 de enero de 2022. Asimismo, fue distribuida de manera particular por los representantes de las instituciones miembro.

En tal sentido y habiendo establecido como meta 100 respuestas, el grado de avance ha superado el 50% de ésta, permitiendo tener un primer acercamiento a los resultados obtenidos.

En su mayoría, han participado residentes del 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%.

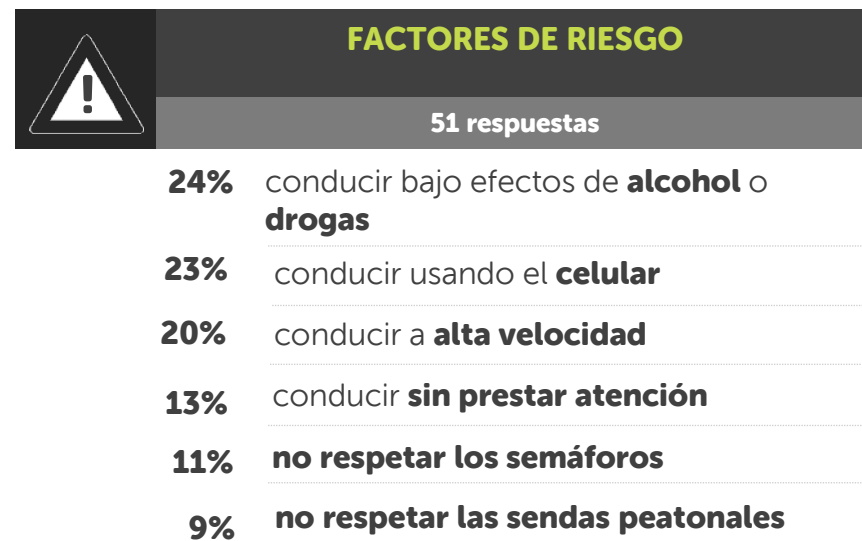


61% el **delito**

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%).



FACTORES DE RIESGO

51 respuestas

24% conducir bajo efectos de **alcohol o drogas**

23% conducir usando el **celular**

20% conducir a **alta velocidad**

13% conducir **sin prestar atención**

11% **no respetar los semáforos**

9% **no respetar las sendas peatonales**

CONCLUSIONES ENCUESTA "NOS INTERESA SABER TU OPINIÓN"

No se incluyó en esta clasificación el no respeto de 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 que tienen que ver con el uso del celular al conducir (23%) y las que se refieren 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 respecto al comportamiento general en relación al comportamiento individual, se verifica un desequilibrio en torno a la percepción del comportamiento ajeno y propio.

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 dijeron 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. En esta clasificación se han recibido 2 respuestas de personas que no se consideran peatones.

En cuanto a la determinación de cuales son las normas que no se cumplen, se verifica una mayoría de respuestas desde el rol de automovilista con un 63%, siguiéndoles aquellos con el rol de peatón que representan el 37% restante.

Resuelta 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 no habilitados, mientras que entre los automovilistas lo hace el no respeto de semáforos. En este punto resulta relevante 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. Mientras que 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

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 ha 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 público, pueda modificar 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 2015, se observa un desequilibrio entre el uso de transporte público y vehículo particular, manteniéndose estables las otras cuotas. Mientras que los resultados transporte público colectivo / auto particular obtenidos en la encuesta son 4% / 68%, los mismo ítems en el PMTT representan 34% / 41%.



Resulta relevante esto último si se lo relaciona con la pregunta subsiguiente.

En tal sentido, al consultar si se cambiaría de modo si las condiciones cambiaran, 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, siendo ésta 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 de la infraestructura, no siendo equivalente un viaje de 3km en el macrocentro que en barrios más alejados con mayores demandas insatisfechas de infraestructura.

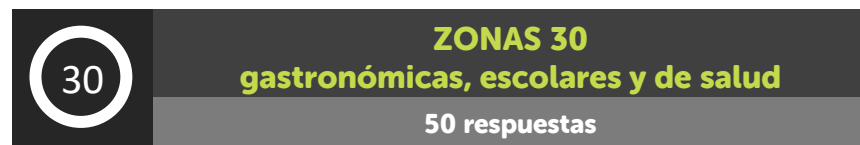
En referencia a las condiciones necesarias, las respuestas obtenidas para modos vulnerables estuvieron relacionadas con distancias y condiciones de seguridad de la infraestructura, para transporte público con frecuencias y servicio, y para motos con la seguridad y el estado de las calles.

En coincidencia con la primera etapa de la 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, puntualizando una serie de localizaciones: en 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, y 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 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 el primer grupo, 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. Éstos últimos son: 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.

Por su parte, en el segundo grupo, 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

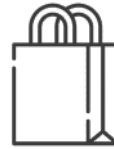
Tal como se señaló precedentemente, el presente documento busca constituirse en un aporte conceptual de asesoramiento sobre ciertos entornos urbanos capaces de ser definidos como áreas calmas.

La propuesta de implementar Áreas Calmas, apunta a propender a una red vial integrada que se adapte y promueva diferentes formas de desplazamiento y uso de la ciudad en función de 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.

Si bien en una primera instancia el trabajo de la CASV apuntó al desarrollo de una propuesta para entornos escolares, a partir de debate y en función de lo convalidación con diversos especialistas en el enfoque integral del calmado del tránsito, 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 a 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.

ÁREAS CALMAS PARA LA CONVIVENCIA CLASIFICACIÓN Y CARACTERÍSTICAS GENERALES



ESCOLARES	GASTRONÓMICAS	COMERCIALES	MICROCENTRO y ÁREAS DE INTERÉS*	DE SALUD (puntos)
<p>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.</p>	<p>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 destinado a logística (carga y descarga y delivery).</p>	<p>Se caracterizan por el uso intensivo de la planta baja donde se pueden superponer los fines propios de la actividad, 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 al intenso flujo peatonal.</p>	<p>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 al intenso flujo peatonal. Posee una calle peatonal y una que se peatonaliza temporalmente.</p>	<p>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. 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 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.

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, (niños 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 peatones 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 de 60km/h, a 20km/h, y vuelve a aumentar.

Áreas gastronómicas

La continuidad de decks sobre el espacio público son elementos nuevos del mobiliario urbano que surgen 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 hechos aislados. Ambos casos tienen una problemática común asociada a la desproporción entre la superficie de los locales y de las expansiones.

Mientras que si se analizan las problemáticas de las zonas o puntos aislados, se puede decir que:

- > En las zonas:
 - La instalación de decks continuos puede constituirse en barrera entre la calzada y 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 impedir el funcionamiento general de la movilidad.
 - La instalación de decks en esquina puede impedir o limitar los radios de giro así como las visuales, generando riesgo para peatones y automovilistas.
- > En puntos aislados:
 - La instalación de decks en puntos aislados de la ciudad pueden constituirse en "tapones" para la normal circulación de los vehículos, entendiéndose que el espacio que ocupan supera al ancho de un auto estacionado.
 - Una incorrecta señalización y demarcación implicaría la generación de un riesgo objetivo puntual, multiplicado por n cantidad de veces en el territorio local

El avance de estos espacios ha transformado parte de estas intervenciones en "sitios pocos seguros" dado por el tamaño que presentan, lo intempestivo de su aparición en algunos sitios, que en estos casos revisten peligrosidad no solo para peatones, sino también para conductores.

Entendemos 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 CALMAS PARA LA CONVIVENCIA PROBLEMÁTICAS

Áreas comerciales

Este tipo de áreas conocidas como centros comerciales a cielo abierto están, de manera similar a lo que ocurre con las áreas gastronómicas, afectadas principalmente a las problemáticas asociadas a operaciones de ascenso y descenso de pasajeros, la limitación de espacios de estacionamiento público, y la yuxtaposición de movimientos peatonales y en automóvil. Estacionamiento en doble (tanto de particulares como de distribución urbana de mercancías), invasión vehicular de sendas peatones 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 particular como de transporte público.

Microcentro y áreas de interés

En el sector micro-céntrico 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. Congestión vial, estacionamiento en doble fila (tanto particular como de distribución urbana de mercancías), espacio reducido para la circulación peatonal en veredas marcadas por la presencia de diversos obstáculos móviles ó fijos, se suman a las problemáticas descriptos en los puntos precedentes.

Complementariamente el área central , está definida 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, tanto en términos de circulación como de estacionamiento.

Se incluyen en esta clasificación, tal lo desarrollado precedentemente, áreas tales como el Corredor Gastronómico calle Belgrano que, tanto por su localización geográfica como 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 peatones 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, tal lo desarrollado 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 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 recomendación 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 deberán incluir desde la incorporación de señalética hasta ensanches de veredas en las esquinas; sin necesidad de recurrir a mesetas.

Áreas gastronómicas

Dado el debate legislativo que actualmente se está desarrollando en torno al Proyecto de Ordenanza "Comemos Afuera", se recomienda que cualquier decisión futura sobre este tipo de áreas contemple lo allí resuelto.

Se recomienda la consolidación de áreas, debidamente diseñadas y gestionadas, poniendo 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 hacer en 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 en cuanto entenderlo como una solución integral que contempla los diferentes aspectos involucrados y que propone soluciones equilibradas en cuanto a generación de espacio público de uso público y público/privado.

Toda decisión a adoptar deberá tener en cuenta 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 que se implantan las áreas: avenidas, calles secundarias y/o terciarias, se sugiere una primer etapa de análisis y caracterización de los sectores en función de su extensión, características dimensionales de calzadas y aceras, mixtura de usos y rubros comerciales, etc.

Una vez realizada esta tipificación, las propuestas a implementar deberán 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 de la necesaria jerarquización vial antes señalada, y de un desarrollo proyectual que permita la convivencia de los desplazamientos peatonales y los 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 necesidad de recurrir a mesetas.



REUNIÓN **PLENARIA ABIERTA**
OCTUBRE 2022

| Me Cuido y Te Cuido / Día del Recuerdo a la Víctima



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



Programa

“Me cuida y te cuida”

Jardín Municipal Nro 1

“Le ponemos nombre a las calles de nuestra Ciudad de la Convivencia”

22 de septiembre de 2022

casv
Comisión Asesora
Seguridad Vial

mgp
Municipalidad
de General
Pueyrredon

me
cuido

y te
cuido



En el **Día Mundial Sin Auto** conversamos acerca de las diferentes opciones de movilidad que usamos para llegar cada día al jardín, y cómo cuidarnos en cada caso

casv | mgp

Comisión Asesora
Seguridad Vial

Municipalidad
de General
Bucayredon

me
cuido

y te
cuido



En el **Día Mundial Sin Auto** conversamos acerca de las diferentes opciones de movilidad que usamos para llegar cada día al jardín, y cómo cuidarnos en cada caso

casv | mgp

Comisión Asesora
Seguridad Vial

Municipalidad
de General
Bucayredon

me
cuido

y te
cuido



Junto a los profes del EMDER **jugando aprendimos** sobre la importancia de conducirnos con **paciencia, para cuidarnos y cuidar a los demás**

casv | mgp

Comisión Asesora
Seguridad Vial

Municipalidad
de General
Pueyrredón

me
cuido

y te
cuido



También se sumaron miembros de la CASV, que jugaron con nosotros y nos invitaron a ser siempre respetuosos de las normas

casv | mgp

Comisión Asesora
de Seguridad Vial

Municipalidad
de General
Sarmiento

me
cuido

y te
cuido



Tampoco se quisieron perder la oportunidad de jugar con nosotros los funcionarios que nos visitaron, y con ellos **aprendimos sobre los colores del semáforo**

casv | mgp

Comisión Asesora
Seguridad Vial

Municipalidad
de General
Pueyrredon

me
cuido

y te
cuido



Con nuestros propios vehículos **recorrimos la renovada Ciudad de la Convivencia,**
conociendo cada señal y sector

casv | mgp

Comisión Asesora
de Seguridad Vial

Municipalidad
de General
Pueyrredón

me
cuido

y te
cuido



Y entre todos elegimos los nuevos nombres para sus calles: **Compañerismo, Amistad, Alegría, Vida, Paz y Compromiso**

casv

Comisión Asesora
Seguridad Vial

mgp

Municipalidad
de General
Pueyrredon

me
cuido

y te
cuido



Nos acompañaron funcionarios y técnicos de diferentes Secretarías y Entes del municipio, y hasta el Sr. Intendente Municipal se acercó a jugar con nosotros

casv | mgp

Comisión Asesora
Seguridad Vial

Municipalidad
de General
Pueyrredon

me
cuido

y te
cuido



Porque estamos convencidos que **la seguridad vial es responsabilidad de todos, pero empieza por mí.**

casv

Comisión Asesora
de Seguridad Vial

mgp

Municipalidad
de General
Pueyrredon



Programa

“Me cuido y te cuido”

Escuela nro 23 El Boquerón
23 de mayo de 2022

más de 160 chicos

que llegan al jardín caminando, en auto y en transporte público, principalmente.

4 postas

para aprender jugando y elegir los nombres de las calles de la Ciudad de la Convivencia.

profesores del EMDER, representantes de la CASV y de la **Subsecretaría de Movilidad Urbana** animando coordinadamente la actividad.

representantes políticos y técnicos municipales y de organizaciones miembro de la CASV

Nos acompañó el Sr. Intendente municipal, junto a funcionarios políticos y técnicos de la Secretaría de Gobierno, la Secretaría de Educación, el EMDER, el EMSUR, la Subsecretaría de Movilidad Urbana, AMPAS, la Red Cuidarte+ y la Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito



Cobertura en redes municipales

munimardelplata

¡Nada más lindo que aprender jugando y conocer las normas de tránsito en una mini ciudad vial! En el Jardín 1 de Villa Lourdes los más peques realizaron actividades recreativas con los profes del Emder que les enseñaron a cruzar la calle, el uso del semáforo y las señales.

Los chicos son multiplicadores de conocimiento y que se lleven esta experiencia a casa es fundamental para que los vecinos se muevan en las mejores condiciones.

Si querés acceder a estos encuentros para establecimientos educativos escribí a comisionseguridadvialmvp@gmail.com. Seguimos trabajando por una Mar del Plata más segura y ordenada.

2 sem · Ver traducción

santiagobonifatti Mar del Plata

Movilidad, Transito, Educación, Recreacion, todos juntos trabajamos el día Mundial sin Auto para que a través del juego los chicos aprendan de la importancia de la Seguridad Vial.

El Jardín 1 de Villa Lourdes fue el lugar elegido para que a través de juegos, los más pequeños conozcan las normas de tránsito.

Los semáforos, las señales y los cruces de calles fueron recreados para que los niños, mediante su propia experiencia se conviertan en replicadores de acciones que fortalecen la seguridad vial en nuestra ciudad.

Si quieren recibir esta propuesta en su establecimiento educativo pueden escribir a comisionseguridadvialmvp@gmail.com

@mivilidadmvp
@dantegalvan

gmontenegro_ok

¡Armamos una mini ciudad vial para que los peques del Jardín 1 de Villa Lourdes aprendan las normas de tránsito! Los profes del Emder llevaron actividades recreativas en donde pusieron en juego el uso del semáforo, las señales y cruces de calles.

Los más chicos son los mejores para replicar lo que aprenden, y que se lleven esta experiencia a sus casas es una acción más para fortalecer la seguridad vial en General Pueyrredon.

Si quieren recibir esta propuesta en su establecimiento educativo pueden escribir a comisionseguridadvialmvp@gmail.com.

Movilidad Urbana MGP 27 de septiembre a las 20:01

Vivimos otra edición de Me Cuido, Te cuido, el programa de Seguridad Vial que desarrollamos con la Comisión Asesora (CASV) y Deportes MGP. Los chicos y chicas de las salas de 3, 4 y 5 años del Jardín Municipal N°1 aprendieron con juegos hábitos de seguridad vial y movilidad sustentable.

Movilidad Urbana MGP 29 de septiembre a las 20:01

Los chicos y chicas del Jardín Municipal N°1 aprendieron con juegos que la prioridad siempre la tiene el peatón. También que hay que cruzar por la senda marcada de blanco y cómo respetar las luces del semáforo. Fue en una nueva jornada del programa Me Cuido, Te Cuido que hacemos con la Comisión Asesora de Seguridad Vial (CASV) y Deportes MGP.

Movilidad Urbana MGP 1 de octubre a las 20:00

La Seguridad Vial la hacemos entre todos pero empieza por mí es el lema del programa Me Cuido, Te cuido que hacemos junto a la Comisión Asesora de Seguridad Vial y Deportes MGP. En el Jardín Municipal N°1, los chicos y las chicas recorrieron un circuito lúdico y aprendieron normas de tránsito. Queremos generar una cultura de la movilidad urbana que sea más respetuosa, fomente la convivencia y, sobre todo, proteja la vida.



La renovada **Ciudad de la Convivencia** es posible **gracias al trabajo colectivo** entre la comunidad educativa del Jardín 1, los miembros de AMPAS, de la Subsecretaría de Movilidad Urbana, el EMSUR y demás oficinas y entes municipales.



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



Próximas fechas

Vieres **11 de noviembre**: Jardín Municipal nro 25 (formato bicicleteada familiar)

Domingo **20 de noviembre**: Día del Recuerdo a la Víctima (formato barrileteada / circuito)

Martes **29 de noviembre**: Escuela 513 + Escuela 47 (formato circuito integrado)

Jueves **1 de diciembre**: Jardín 914 (formato circuito)

Martes **8 de diciembre**: Visita Superintendencia de Seguros (formato circuito)



REUNIÓN **PLENARIA ABIERTA**
OCTUBRE 2022

| Siniestralidad ruta 11