



REUNIÓN **PLENARIA** ABIERTA
OCTUBRE 2021

REUNIÓN **PLENARIA** ABIERTA
OCTUBRE 2021

Orden del día:

- | **NOTICIAS, PUBLICACIONES y EVENTOS**
- | **CAMPAÑA PROPIA DE CONCIENTIZACIÓN PARA USUARIOS DE MOTO-VEHÍCULOS**
- | **DOCUMENTO APORTES CONCEPTUALES "ENTORNOS DE VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA 30 KM/H"**



REUNIÓN **PLENARIA**
OCTUBRE 2021

| NOTICIAS , PUBLICACIONES y EVENTOS

/ NOTICIAS , PUBLICACIONES y EVENTOS

1

Noticias y publicaciones generales

GENERALES



COMUNICADO DE PRENSA: **Semana de Movilidad Sustentable**

Publicado en: 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: **El consumo de alcohol con determinados gramos por litro de sangre debe ser un delito autónomo**

Publicado en: Noticias y Protagonistas

Compartido por: Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito

<https://noticiasyprotagonistas.com/actualidad/hector-ragnoli-el-consumo-de-alcohol-con-determinados-gramos-por-litro-de-sangre-debe-ser-un-delito-autonomo/>



VIDEO: **Rolling stop y Idaho Stop**

Publicado en: Brújula que orienta al norte

Compartido por: Red Cuidarte+

<https://www.youtube.com/watch?v=xRnVLVTC848>



PUBLICACIÓN: **Guía de buenas prácticas. Programa de promoción de seguridad de bicicleta**

Publicado en: Global alliance of ngos for road safety

Compartido por: Red Cuidarte+

[file:///E:/SUBSE%20MOVILIDAD/CASV/PLENARIAS/octubre%202021/Safer%20Cycling%20Advocate%20Program_Translate_Espanol_02082021%20\(1\).pdf](file:///E:/SUBSE%20MOVILIDAD/CASV/PLENARIAS/octubre%202021/Safer%20Cycling%20Advocate%20Program_Translate_Espanol_02082021%20(1).pdf)



PUBLICACIÓN: **Los datos desglosados pueden ayudar a proporcionar servicios de transporte más inclusivos**

Publicado en: Global Pulse ONU

Compartido por: Fiscalía nro.11

<https://www.unglobalpulse.org/2021/07/disaggregated-data-can-help-provide-more-inclusive-transport-services/>



DISPOSICIÓN: **Adhesión Rep. Argentina al Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial**

Publicado en: ANSV

Compartido por: Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito

<https://mail.google.com/mail/u/1/?ogbl#sent/GTvVlcSHxGwmjWPTPKrFZzBhsLZXzgVMDtRsTfpznBBpLCxzkbwNrRmRPzWpVQLICQfxLGxkfZljq?projector=1&messagePartId=0.2>



PUBLICACIÓN: **Los chicos seguros dentro de sus autos**

Publicado en: Luchemos por la Vida

Compartido por: Coordinación CASV

<https://mail.google.com/mail/u/1/?ogbl#sent?projector=1>



PUBLICACIÓN: **Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Reducir 50% las muertes en el tránsito. ¿Podrá lograrse en Argentina?**

Publicado en: Luchemos por la Vida

Compartido por: Coordinación CASV

<https://preview.mailerlite.com/j9d3f6/1791512509828565949/u3m4/>

/ NOTICIAS , PUBLICACIONES y EVENTOS

1

Noticias y publicaciones generales y propias

GENERALES



PUBLICACIÓN: **El consumo de alcohol y la seguridad vial**
Publicado en: ANSV
Compartido por: Coordinación CASV
<https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional/el-consumo-de-alcohol-y-la-seguridad-vial>



PUBLICACIÓN: **¡Alcohol CERO al volante en el país!
Basta de perder vidas inocentes**
Publicado en: Change.org
Compartido por: Red Cuidarte+
https://www.change.org/p/alcohol-cero-al-volante-en-el-pa%C3%ADs-basta-de-perder-vidas-inocentes-jcanook-facundo-moyano-marialujan-rey-pyedlin-carmenpolledo-paolavessvess-carogaillard-m-campagnoli?utm_content=cl_sharecopy_29724368_es-AR%3A0&recruiter=1002434465&recruited_by_id=574e1750-d0be-11e9-aac6-db5eed03eaf2&utm_source=share_petition&utm_medium=copylink&utm_campaign=psf_combo_share_initial&utm_term=psf_combo_share_initial



Artículo: **Hagamos una lista**
Publicado en: El Marplatense
Compartido por: IPSIBAT
<https://elmarplatense.com/2021/09/26/hagamos-una-lista/>



Flyer: **Día Nacional del Estudiante Solidario**
Compartido por: Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito

PROPIAS



Flyer: **Pro qué el 5 de octubre se celebra el Día del Camino?**
Publicado por: Dirección Vialidad Prov. de Buenos Aires
Compartido por: Dirección Vialidad Prov. de Buenos Aires

/ NOTICIAS , PUBLICACIONES y EVENTOS

1

Eventos

GRABACIONES EVENTOS PASADOS



Conversatorio: **II IBEROAMERICANO SOBRE UNIDADES DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS VIALES**

Organizado por: FICVI Montevideo – Uruguay

Link de grabación: <https://youtu.be/IA3igjL1VvE>

EVENTOS DEL MES



Encuentro: **Salud Mental y Seguridad Vial**

Organizado por: APSA

Compartido por: IPSIBAT



Encuentro: **Los ODS y la Nueva Agenda Urbana en el Decenio de Acción por la Seguridad Vial**

Organizado por: Academia Misión Cero

Compartido por: Coordinación CASV



Seminario: **Gamificación en la Seguridad Vial**

Organizado por: ASPROSEG

Compartido por: Coordinación CASV



Foro: **6to CoRe “Reimaginando la ciudad”**

Organizado por: CoRe Ciudades Vivibles y Amables, A. C. México

Compartido por: Coordinación CASV



Congreso: **II Iberoamericano AUTORIDAD DE CONTROL EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL**

Organizado por: ASPROSEG

Compartido por: Coordinación CASV

PRÓXIMOS



Congreso: **2DO IBEROAMERICANO DE MOVILIDAD INFANTIL SEGURA MOVIS**

Organizado por: ADISIV y otros

Compartido por: Coordinación CASV

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfKEd3G-1NDRtG94dJ9ZQXW5aXfKZnyq01CvnDGrUsZi9DW-A/viewform>



REUNIÓN **PLENARIA**
OCTUBRE 2021

| CAMPAÑA PROPIA DE CONCIENTIZACIÓN PARA USUARIOS DE MOTO-VEHÍCULOS
Subcomisión Concientización

/ ESTADO DE SITUACIÓN PLENARIO Y SUBCOMISIONES



Campaña propia de concientización para usuarios de moto-vehículos

TEMA GENERAL DE LA CAMPAÑA

Vulnerabilidad ante un siniestro, mayor posibilidad de sufrir lesiones graves o morir.

IMPORTANCIA DE CUIDAR LA PROPIA VIDA

El motociclista parte del tránsito. Convivencia.

IMPORTANCIA DE CUIDAR LA VIDA DE LOS DEMÁS

MENSAJE

“

”

TEMAS PARTICULARES

1. **Uso del casco y dispositivos de seguridad (visera, calzado cerrado, etc.).**
2. **Respetar velocidades permitidas.**
3. **Evitar distracciones / no usar celular al conducir.**
4. **No consumo de alcohol.**
5. **Hacerse visible / evitar puntos ciegos.**
6. **Respeto de semáforos.**
7. **No zigzaguear, adelantarse siempre por izquierda.**
8. **No estacionar sobre la vereda.**



Campaña propia de concientización para usuarios de moto-vehículos

MENSAJES PROPUESTOS

Aportes:

Sra. Estela Migliorino, representante de la Dirección de Vialidad Provincia de Buenos Aires.

Sr. Héctor Ragnolli, representante de la Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito.

-
1. "Como conductores de bici o moto debemos recordar... que a mayor **velocidad** necesitamos mayor protección".
 2. "Como conductor adulto no me quito el **casco** y se lo coloco al niño. No es igual el casco para un niño que para un adulto."
 3. "Lo más importante de una moto es la cabeza del conductor. Usa el **casco** que te brinde mayor seguridad, sea integral y esté homologado. Bajo normas IRAM."
 4. "Muchas veces el **casco** que más nos protege ... es el más caro."
 5. "Ante un impacto... el **casco** absorbe la energía, dispersa la fuerza y previene el contacto directo."
 6. "Los motociclistas que usan el **casco** bien sujeto, con correaje correcto y acorde a su tamaño, tienen un 73% menos de mortalidad que los que no lo usan."
 7. "El motociclista que realiza delivery o mensajería debe utilizar **chaleco reflectivo** con patente inscripta en él y a ambos lados del casco. Quien lleve acompañante este será el que lo lleve colocado."
1. "Te ESPERAMOS, usa el **casco**".
 2. "Salvá VIDAS, respetá la **VELOCIDAD!**".
 3. "CONDUCCIÓN y **CELULAR** mezcla FATAL!" (grafica con celular al momento de atropellar a peatón o colisionar con auto).
 4. "Tomalo en serio, **NO TOMES**" (grafica al volante).
 5. "UBICATE BIEN, para **vernos mejor**" (gráfica de vehículo y moto en punto de visión).
 6. "RESPETÁ EL **SEMÁFORO**, CUIDÁ tu VIDA y la MÍA".
 7. "**ANDÁ DERECHO** por la IZQUIERDA".
 8. "CADA UNO EN SU **LUGAR**" (grafica de la moto en la calle, peatón en la vereda).



REUNIÓN **PLENARIA**
OCTUBRE 2021

| DOCUMENTO APORTES CONCEPTUALES “ENTORNOS DE VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA 30 KM/H”



Documento “Entornos de velocidad máxima permitida 30 km/h”

OBJETIVO

Desarrollar un documento técnico, que ordene y recopile lo trabajado hasta el momento, que pueda ser presentado en la Comisión del Movilidad del HCD como aporte conceptual en torno al tema.

Aportes conceptuales
**“Entornos de velocidad
máxima permitida 30 km/h”**

(noviembre 2021)

ÍNDICE

- 1. OBJETIVOS**
- 2. INTRODUCCIÓN**
- 3. ANTECEDENTES CASV MUESTRA EFÍMERA "POR NINGUNA SILLA VACÍA MÁS"**
- 4. PROYECTO CASV "ZONAS 30"**
 - PROYECTO CASV "ZONAS 30"
 - LÍNEA DE TIEMPO PROYECTUAL
 - LÍNEAS DE TRABAJO
 - LÍNEA DE TRABAJO 1. LINEAMIENTOS BÁSICOS
 - ENCUESTA "ZONAS 30"
 - CONCLUSIONES
 - LÍNEA DE TRABAJO 2. ACCESOS A ESCUELAS
 - GEORREFERENCIACIÓN DE ESCUELAS
 - PROYECTO "ZONA SEGURA"
 - PRÓXIMOS PASOS
- 5. ANEXO 1. ANÁLISIS PROYECTO DE ORDENANZA REESTRUCTURACIÓN DE VELOCIDADES MÁXIMAS Y ESTACIONAMIENTOS PERMITIDOS EN EL ENTORNO PRÓXIMO DE PLAZA ESPAÑA**
 - RESÚMEN PROYECTO PRESENTADO POR SMU
 - APORTES Y OPINIONES CASV
- 6. ANEXO2. ANÁLISIS INTERVENCIÓN ALBERTI Y LA COSTA**
 - RESÚMEN INTERVENCIÓN PRESENTADA POR SMU
 - APORTES Y OPINIONES CASV

PLENARIA



1. OBJETIVOS

El presente informe, tiene por objeto constituirse en un **aporte conceptual 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"**.

Incluye lo trabajado en la sucesivas reuniones de Subcomisión Técnica y Plenarias en el marco del **Proyecto "Zonas 30" de la CASV**.

Dicho proyecto se originó, en junio del presente año, a partir de la propuesta recibida de la Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito para trabajar sobre el **Proyecto de Comunicación "Plan Integral de Seguridad Vial y Determinación de zonas con velocidad no superior a 30 km por hora"**, presentado por el Bloque Frente Renovador.

Asimismo, incluye el tratamiento del **Proyecto de Ordenanza "Reestructuración de la movilidad en el entorno próximo a Plaza España"** presentado por el Bloque Juntos por el Cambio; así como el debate en torno a la **propuesta de adecuación de la infraestructura con el objeto de pacificar el tránsito en el tramo del paseo costero entre las calles Rawson y Aristóbulo del Valle**, que se están desarrollando desde el Ejecutivo municipal.

2. INTRODUCCIÓN

La **Comisión Asesora de Seguridad Vial (CASV)**, está **integrada por cerca de 50 organizaciones público, privadas y del tercer sector**, de las cuales **15 se mantienen de forma activa** registrando un mínimo del 75% de asistencia a todas las reuniones de subcomisión y plenarias (19 en total en 2021).

Desde su rol asesor, **tiene como objetivo general producir un aporte significativo que contribuya a mejorar la seguridad vial del Partido de General Pueyrredon, tanto en términos de disminución de los índices de siniestralidad como de mejora del microclima de los entornos de movilidad**, propendiendo a un paulatino cambio de los comportamientos de conducción hacia modelos asociados a la convivencia y el respeto por la vida, propia y ajena, bajo la convicción de que **“la seguridad vial es responsabilidad de todos”**.

Para 2021 se fijaron como **ejes prioritarios de trabajo** a la **movilidad en moto-vehículo** y la **gestión de la velocidad**; inscribiéndose en éste último el presente documento.

Durante el periodo de aislamiento social obligatorio se experimentó una reducción significativa de la siniestralidad. De acuerdo a los índices de siniestralidad, tanto a nivel local como global, pre y post aislamiento, es posible afirmar que **dicha reducción estuvo más relacionada con las restricciones de circulación que con una modificación de los comportamientos de conducción.**

En tal sentido, el regreso de la población a sus actividades experimentó, en paralelo al aumento de los niveles de circulación, **un incremento de las tasas de siniestralidad, que puede encontrar entre sus principales causas al aumento en las velocidades desarrolladas, así como de las conductas temerarias.** Diferentes investigaciones a las que la CASV tuvo acceso desarrollan las hipótesis que **el tránsito, interacción social, está siendo reflejo de las consecuencias psicoemocionales de los meses de aislamiento, incertidumbre y soledad por los que la población tuvo que transitar a producto de la pandemia covid-19.**

Tal realidad se ve reflejada en una creciente y preocupante tasa de siniestralidad, con consecuencias graves, principalmente en los usuarios de moto-vehículos.

Trabajar sobre la gestión de la velocidad hacia la pacificación de los entornos de movilidad ocupa a quienes tienen de una u otra forma incumbencia en dicha problemática, tal el caso de la CASV y se inscribe en lo contenido en la Declaración de la ONU 2021 a través de la cual, y en el marco de la 6ta Semana de la Seguridad Vial, propone a los estados la reducción a 30km/h de la velocidad máxima permitida en los entornos urbanos.

3. ANTECEDENTES CASV MUESTRA EFÍMERA “Por ninguna silla vacía más”

Se incluye como antecedentes del trabajo desarrollado por la CASV en torno a la reducción de las velocidades máximas de circulación, la **muestra efímera en el marco de la Semana Mundial de la Seguridad Vial 2021, desarrollada el 21 de mayo.**

Adhiriendo al lema propuesto por la Organización de Naciones Unidas “Calles para la vida: haciendo de nuestras ciudades espacios para las personas”, la CASV, bajo la coordinación de la Subsecretaría de Movilidad Urbana, realizó una muestra efímera en el Monumento al General San Martín, en la intersección de Avenida Luro y calle Mitre.

Con el mensaje, **“30 km/h, yo me sumo, porque bajar la velocidad, salva vidas. Por ninguna silla vacía más”,** la acción **tuvo como objetivo concientizar respecto a la necesidad de reducir las velocidades de circulación en ciertos entornos urbanos a 30km/h.** Al mismo tiempo, **visibilizar la problemática de la siniestralidad vial,** la otra pandemia, que según las últimas cifras oficiales fue responsable en 2018 de 5.403 muertes tempranas y evitables, y un número aún mayor de lesionados.

La actividad, organizada por la CASV, coordinada por la Subsecretaría de Movilidad Urbana MGP, fue propuesta por la Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito y contó con la participación y adhesión entre otros de, la FAUD/UNMDP, el Colegio de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires Distrito II, la Fiscalía N°11 Ministerio Público Fiscal de la Provincia de Buenos Aires, la Dirección Vialidad Provincia de la provincia de Buenos Aires, la Red Cuidarte+, Sancor Seguros, el IPSIBAT de la Facultad de Psicología de la UNMDP, el Centro de Ingenieros Mar del Plata, la Facultad de Derecho de la UNMDP, la Comisión Seguridad y Educación Vial del Colegio de Abogados y la Asociación Marplatense de Productores Asesores de Seguros AMPAS.



3. ANTECEDENTES CASV / MGP ENCUENTRO VIRTUAL “Ciudades para la Vida”

En el mismo marco que la muestra efímera previamente presentada, se incluye como antecedentes, la participación del Subsecretario Dante Galván, en representación del Departamento Ejecutivo, en el **Encuentro virtual “Reducción 30km/h en calles. Ciudades por la Vida”** desarrollado el 18 de mayo de 2021.

Desde la Red Cuidarte+, integrante de la CASV, se recibió a nivel institucional la invitación para que nuestra ciudad forme parte de esta iniciativa, iniciándose así una serie de reuniones preparatorias, entre las entidades organizadoras y las diferentes ciudades participantes, de las que en la reunión inicial participó el Sr. Intendente Municipal.

El encuentro virtual contó con la participación de representantes políticos de los distritos de Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Bahía Blanca, Laprida y Buenos Aires’, entre otros, así como representantes de diferentes Asociaciones Civiles y Organismos Oficiales y de Cooperación.

Bajo la idea de entender a las muertes por siniestro vial como “la otra pandemia”, el encuentro dio la posibilidad de intercambiar experiencias y saberes en torno a la reducción de las velocidades hacia entornos urbanos en los que se pueda vivir más y mejor.

En representación del Departamento Ejecutivo, el Subsecretario de Movilidad Urbana, Dante Galván, presentó tanto lo desarrollado y debatido en la CASV sobre el tema, como las iniciativas y proyectos que desde la gestión municipal se están trabajando: proyecto 1era Red de ciclovías, proyecto Reestructuración Plaza España, programa Humanización de los espacios públicos, entre otros.

Reducción 30 km/h en calles. Ciudades para la Vida.

La propuesta de Naciones Unidas y la OMS

Convocan:







Encuentro virtual
Google Meet
Martes 18/05 - 18:00 hs

Expositores y experiencias internacionales y nacionales

Exponen:

 <p>Dr. Etienne Krug Director Organización Mundial de la Salud</p>	 <p>Dr. Pablo Martínez Carignano Director Ejecutivo Agencia Nacional de Seguridad Vial ANSV</p>	 <p>Lic. Juanjo Méndez Secretario de Transporte y Obras Públicas Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires</p>
 <p>Lic. María Eugenia Keller Consultora Nacional en S. V. Representación de la OPS/OMS en Argentina</p>	 <p>Lic. Yolanda Doménech Directora de PAIT Prevención de Accidentes de Tráfico (España)</p>	 <p>Dr. Guido Lorenzino Defensor del Pueblo de la Provincia de Buenos Aires</p>
 <p>Héctor Gay Intendente de Bahía Blanca</p>	 <p>Lic. Pablo Torres Intendente de Laprida</p>	 <p>Dr. Gustavo Posse Intendente de San Isidro Provincia de Buenos Aires</p>
 <p>Mary Bottagisio Directora Ejecutiva Liga Contra la Violencia Vial (Colombia)</p>	 <p>Soraya Herrera Presidenta Fundación CAVAT (Ecuador)</p>	

Más otros expositores sobre la temática.

 <p>Viviam Perrone, mamá de Kevin Sedano Fundadora de Madres del Dolor Co-chair International Road Victims Partnership</p>	<p>Moderadora: Lic. María Cristina Iscoba Directora de Investigación y Educación Vial Luchemos por la Vida</p>	 <p>Dr. Alberto Siveira Presidente Luchemos por la Vida</p>
---	---	--

Inscripción gratuita en: info@luchemos.org.ar (Vacantes limitadas)

Proyecto CASV “Zonas 30”



4. PROYECTO CASV "ZONAS 30"

El **Proyecto "Zonas 30"**, tal lo mencionado precedentemente, **nace a consecuencia de la propuesta de la Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito de trabajar en torno al Proyecto de Comunicación** presentado por el bloque Frente Renovador **que se solicita al Departamento Ejecutivo el diseño de un Plan Integral de Seguridad Vial y la determinación de ciertos sectores de ciudad con velocidad máxima permitida de 30km/h.**

Siendo que la temática es coincidente con las inquietudes compartidas por el pleno de la CASV, que determinaran que la gestión de la velocidad se constituya en uno de los ejes de trabajo 2021, **el proyecto trasciende el tratamiento del Proyecto de Comunicación que le dio origen y se constituye en el punto de partida de un debate mayor**, que recibe los aportes teóricos, proyectuales y metodológicos de diversos integrantes de la CASV, **bajo la lógica de entender que la reducción de las velocidades máximas permitidas en ciertos entornos de movilidad favorece la reconversión de los mismos hacia espacios de respeto y la convivencia entre los diferentes usuarios de la vía en los que la calle pasa de ser un mero conector de flujos a convertirse en el escenario de la vida urbana y el ejercicio de la ciudadanía.**

El proyecto incluye a todos los **sectores urbanos (puntos, ejes y/o áreas) cuya velocidad máxima de circulación es o puede ser regulada en 30km/h, utilizándose el término "zonas 30" como definición genérica.**

Dichas zonas suelen ser definidas en entornos próximos a equipamientos educativos, de salud, en entornos comerciales, recreativos o en cualquier otro **sector de ciudad en el que se desee disminuir la circulación y velocidad de los vehículos motorizados a fin de favorecer la pacificación del tránsito y el fomento de los modos activos de desplazamiento (peatonal, ciclista o micro-movilidad).**

4. PROYECTO CASV "ZONAS 30" LÍNEA DE TIEMPO PROYECTUAL

ANTECEDENTE Activación Semana Mundial de la Seguridad Vial, "30 km/h, yo me sumo, porque bajar la velocidad, salva vidas. Por ninguna silla vacía más".

Presentación Ficha Propuesta de Proyectos e Iniciativas:

"Análisis Proyecto de Ordenanza Máxima 30km/h", Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito.

Confección y ejecución Encuesta Interna "Zonas 30": desarrollo Coordinación CASV + FAUD/UNMDP.

2da Reunión Subcomisión Técnica:

Presentación resultados encuesta interna y aportes de integrantes y presentación Proyecto de Ordenanza Entorno Plaza España.

Plenaria Abierta Agosto:

Presentación trabajo en Subcomisión Técnica. Presencia de representantes de Tandil, Sta. Clara y Necochea. Definición encuesta municipal "zonas 30".

3ra Reunión Subcomisión Técnica:

Confección Documento "Aportes conceptuales Entornos de velocidad máxima permitida 30km/h".

Plenaria Octubre:

Aprobación Documento "Aportes conceptuales Entornos de velocidad máxima permitida 30km/h".

MAYO 2021

JUNIO 2021

JULIO 2021

AGOSTO 2021

SEPT 2021

OCT 2021

1era Reunión Subcomisión Técnica:

Definición de líneas de trabajo: lineamientos básicos e ingresos a escuelas.

Aportes integrantes:

Geo-referenciación escuelas (FAUD/UNMDP) y Proyecto "Zona Segura" (Red Cuidarte+)

Plenaria Julio:

Presentación propuesta y líneas de trabajo al plenario. Definición encuesta interna "zonas 30".

Confección y ejecución Encuesta Municipal "Zonas 30":

desarrollo Coordinación CASV + FADU/UNMDP.

Plenaria Septiembre:

Definición y confección Documento a entregar a la Comisión Movilidad HCD.

4. PROYECTO CASV "ZONAS 30" LÍNEAS DE TRABAJO

Tal como puede observarse en los primeros pasos de la línea de tiempo proyectual, desde la CASV se definieron dos **líneas de trabajo para el desarrollo del proyecto "zonas 30"**:

- > **Lineamientos básico:** referida a la reflexión, debate y definición de aquellas condiciones mínimas que debería cumplir una cierta área o corredor para ser factible de ser transformada en "zona 30".
- > **Ingresos a escuelas:** referida a la aplicación del concepto a los entornos escolares y a la gestión de las operaciones de ingreso y egreso de niños y jóvenes.

4. PROYECTO CASV "ZONAS 30"

LÍNEA DE TRABAJO 1. LINEAMIENTOS BÁSICOS

ENCUESTA "ZONAS 30"

Como **punto de partida de la línea de trabajo 1** se definió la confección y desarrollo de una encuesta de opinión a fin de establecer un punto de partida del debate. El diseño de la misma se desarrolló colaborativamente entre la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la UNMDP y la Coordinación de la CASV.

En tal sentido se plantearon las siguientes **categorías**:

- > **Factores de riesgo de la seguridad vial.**
- > **Pertinencia y factibilidad de la implementación de "zonas 30".**
- > **Acciones necesarias para la implementación de "zonas 30".**
- > **Características físicas y funcionales de un entorno para ser definido como "zona 30".**
- > **Sectores de ciudad factibles de ser convertidos a "zonas 30".**

En una primera instancia la misma se realizó de forma cerrada entre los miembros de la CASV, teniendo una segunda etapa en la que se abrió a diferentes áreas municipales con incumbencia en el tema.

Si bien el desarrollo de la misma registró un número bajo de participaciones, 12 en total, se entiende que **los datos obtenidos reflejan y cuantifican los conceptos que, desde la CASV, se vienen trabajando en las sucesivas reuniones.**

PRINCIPALES RESULTADOS DE LA ENCUESTA

1. FACTORES DE RIESGO

La **velocidad** fue considerada como el principal factor de riesgo vial, seguido por el **consumo de alcohol al conducir**, en línea con lo establecido a nivel general por los diferentes organismos e instituciones con incumbencia en la materia.

Como tercer factor se incluyó a las el **uso del celular** que, si se suman a las **distracciones**, tendrían una valoración superior al consumo de alcohol.

De la obtención de estos datos se puede establecer que mientras que los dos primeros factores definidos están relacionados con el grado lesivo de los siniestros, el tercero podría relacionarse con la frecuencia de siniestros y la exposición al riesgo de las personas involucradas.

El rediseño de los espacios públicos hacia entornos de movilidad calmos podría dar respuesta directa a la problemática de la velocidad y complementariamente al de las distracciones.

En el tratamiento diferenciado de los datos obtenidos entre los integrantes de la CASV y los funcionarios/empleados municipales se puede observar una diferencia de criterio en la valoración del consumo de alcohol y el uso del celular al conducir, mientras que los primeros ubican al alcohol como segundo factor, funcionarios y empleados optan por el uso del celular.



2. PERTINENCIA Y FACTIBILIDAD

Ante la consulta si se consideraba a la definición de "zonas 30" una medida efectiva para mejorar las condiciones de seguridad vial, el 92% la consideró de pertinente a muy pertinente; mientras que ante la pregunta respecto a la factibilidad de la implementación, el 75% respondió afirmativamente.

4. PROYECTO CASV "ZONAS 30"

LÍNEA DE TRABAJO 1. LINEAMIENTOS BÁSICOS

Resulta relevante analizar la pertinencia de manera diferenciada entre quienes forman parte de la CASV y los funcionario/empleados municipales siendo que, la mayoría de los primeros considera muy pertinente la implementación de "zonas 30" como estrategia para mejorar las condiciones de seguridad, mientras que la mayoría de los segundos la consideran pertinente.



67% muy pertinente
25% pertinente
8% poco pertinente
75% practicable
25% poco practicable

Se entiende que la factibilidad de implementación estará directamente relacionada con las medidas que se implementen y que forman parte de la siguiente pregunta.

3. ACCIONES NECESARIAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE "ZONAS 30"

Para el desarrollo de esta pregunta se propusieron una serie de acciones a ser priorizadas:

- > Comunicación y concientización.
- > Control y sanción.
- > Señalización y demarcación.
- > Cambio de legislación.
- > Intervención del espacio público.

El análisis de los resultados de esta pregunta fue el que generó mayor debate e intercambio entre los integrantes de la Subcomisión Técnica, con un fuerte consenso respecto a que **sólo se podrá garantizar la factibilidad de implementación de "zonas 30" si se modifica e interviene el espacio público.**

En tal sentido, tanto desde el Centro de Ingenieros como desde la Red Cuidarte+ se puso como ejemplo **el diseño entrecortado de las arterias de barrio Constitución** que, no sólo **generan una disminución de la velocidad** sino que también, su particular diagramación **produce un efecto de mayor incertidumbre obligando a los conductores a incrementar la atención en la vía.**

Asimismo, y en línea con lo antes dicho, se expresó la opinión compartida respecto a que **la necesidad de intervenir sobre el espacio público como estrategia indispensable para la implementación efectiva de "zonas 30", desafía a realizar acciones acotadas**, de acuerdo a tiempos y recursos, que garanticen el éxito y evitando la reconversión de grandes áreas que luego no lleguen a implementarse de forma efectiva.

Al analizar comparativamente los resultados obtenidos entre los integrantes de la CASV y **los funcionarios y empleados municipales**, se pudo observar cómo estos últimos **ubican con similar grado de importancia la necesidad de realizar acciones de control y sanción para garantizar la implementación efectiva de este tipo de entornos.**

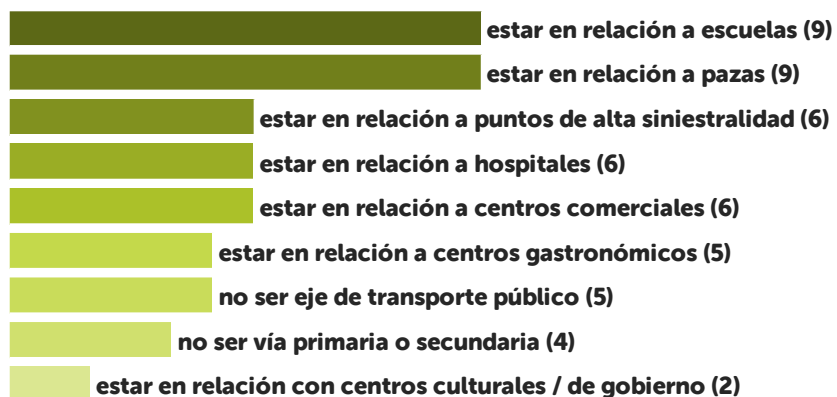
4. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y FUNCIONALES DE UN ENTORNO PARA SER DEFINIDO COMO "ZONA 30"

De igual modo que con la pregunta anterior, se propusieron una serie de características a ser priorizadas, en relación con las características de la vía y del entorno en términos de usos y servicios.

4. PROYECTO CASV "ZONAS 30"

LÍNEA DE TRABAJO 1. LINEAMIENTOS BÁSICOS

En el siguiente gráfico se detallan los resultados totales obtenidos pudiendo, de igual modo que en los puntos precedentes, establecerse una cierta diferencia de criterio entre quienes forman parte de la CASV y los funcionarios/empleados municipales.



Los resultados obtenidos confirman y legitiman la definición de la Línea de Trabajo 2: Ingreso a escuelas, siendo que estos entornos son, junto con los espacios públicos, los que mayor cantidad de respuestas positivas han obtenido.

En segunda instancia, se seleccionaron las respuestas relacionadas con entornos con altos índices de siniestralidad, cercanos a hospitales o a centros comerciales; quedando en tercer lugar aquellos relacionados con la actividad gastronómicas y aquellos no coincidentes con los recorridos del transporte público.

Mientras que las respuestas recogidas de los integrantes de la CASV ubican en los tres primeros lugares a las respuestas referidas a entornos en relación con escuelas, con plazas, en coincidencias con puntos de siniestralidad y en relación con hospitales; las respuestas de funcionarios/empleados municipales de inclinan hacia los ejes no coincidentes con recorridos de transporte público, los entornos en relación con plazas y con centros comerciales entre las características físicas y funcionales prioritarias.

5. SECTORES DE CIUDAD FACTIBLES DE SER CONVERTIDOS A "ZONAS 30"

El diseño de la encuesta incluyó una última pregunta, de respuesta libre, en la cuál se proponía la definición de puntos o sectores específicos de la ciudades factibles de ser convertidos en "zonas 30".

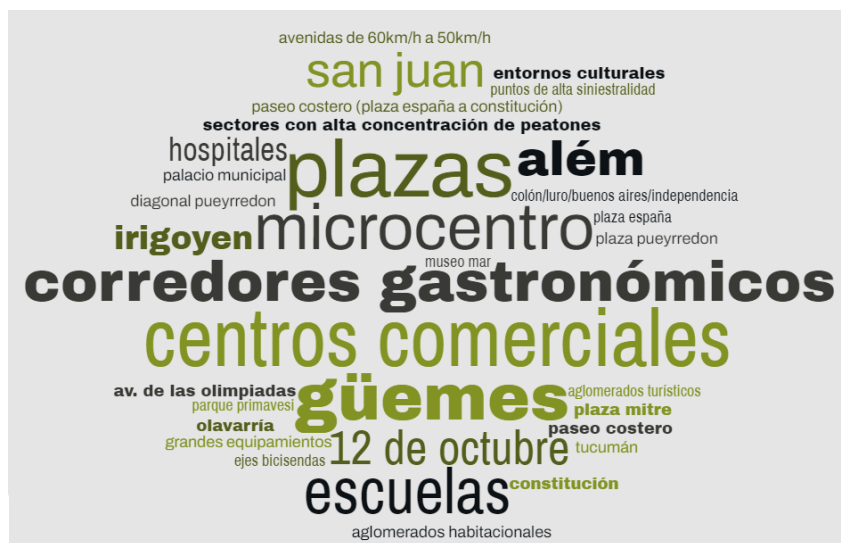
Los resultados obtenidos estuvieron en línea con los obtenidos en la pregunta anterior, pudiéndose agrupar en las siguientes categorías:

- > **Centros comerciales.** Se incluyen en esta categoría tanto las respuestas generales como aquellas que puntualizaron en algún centro comercial en particular, entre los que se destacan: **Güemes, 12 de Octubre y San Juan.**
- > **Corredores gastronómicos.** De igual modo se incluyen las respuestas generales como las específicas, incluyéndose en éstas últimas: **Irigoyen, Olavarría, Além y Constitución.**
- > **Microcentro.** En este punto se recibieron respuestas generales como aquellas que puntualizaban un cierto sector del **micro y/o macrocentro y la Diagonal Pueyrredón.**
- > **Plazas.** Se incluyen las respuestas generales, así como aquellas que puntualizan en ciertos espacios públicos, tales como: **Plaza Mitre, Plaza Pueyrredón, Plaza España y Parque Primavera.**

4. PROYECTO CASV "ZONAS 30"

LÍNEA DE TRABAJO 1. LINEAMIENTOS BÁSICOS

- > **Entornos escolares.**
- > **Ejes de bicisendas.**
- > **Otros.** Se incluyen en esta categoría una serie de respuestas variadas, de acuerdo a lo que se puede observar en la siguiente nube de palabras.



Al analizar las respuestas obtenidas en la encuesta a integrantes de la CASV se verifica una variedad de tipologías de uso/funcionales de entornos, mientras que las que corresponden a los funcionarios/empleados municipales se centran exclusivamente a los sectores y ejes comerciales y gastronómicos, incluyendo al microcentro.

CONCLUSIONES

Desde la CASV se trabaja bajo la convicción que **"la seguridad vial es responsabilidad de todos"**.

Una primera reflexión acerca del **volumen de participación** (bajo) en la encuesta podría dar idea de que **aún queda mucho por trabajar para que dicha convicción se haga realidad y la sociedad en su conjunto se involucre en el tema.**

Mucho se ha hablado respecto a lo sucedido durante la pandemia **COVID-19 en cuanto a la correcta comunicación e involucramiento de la sociedad como parte de la solución.** Se entiende que en la temática de **la seguridad vial, se tendrá que tomar ejemplo de esta gestión,** tanto desde las diferentes instancias del estado, la academia, los círculos profesionales, los particulares y la sociedad civil en general.

Sin embargo, tal como se refirió al comienzo del presente apartado, aun con un número reducido de respuestas, **la realización de la encuesta permitió por un lado democratizar la participación y por el otro, cuantificar y validar los conceptos que se vienen trabajando desde la CASV en los diferentes encuentros.**

Específicamente en términos de **factores de riesgo vial,** se puede observar que existe un conocimiento y consenso acabado del tema, que incluye tanto a los **dos principales factores históricos (velocidad y consumo de alcohol)** como a las **distracciones y uso del celular al conducir.** En tal sentido, las recientes investigaciones establecen que existiría una mayor exposición al riesgo al hablar por teléfono (aún con manos libres) que, al escribir un mensaje, desde la base que la conversación implica una exposición continua mientras que el envío de mensaje es una exposición puntual, por un tiempo limitado.

4. PROYECTO CASV "ZONAS 30"

LÍNEA DE TRABAJO 1. LINEAMIENTOS BÁSICOS

Este último aspecto **demand**a una correcta educación y concientización vial, que derribe mitos y produzca un cambio efectivo en los comportamientos al conducir.

Por su parte, al entrecruzar los resultados en torno a **pertinencia, factibilidad y acciones necesarias** para la implementación efectiva, se verifica asimismo un consenso respecto a la **importancia de intervenir el espacio físico urbano para garantizar el correcto funcionamiento de los entornos pacificados**.

En tal sentido, la necesidad de intervenir sobre el espacio público como estrategia indispensable, **desafía a realizar acciones escaladas**, de acuerdo a tiempos y recursos, que garanticen el éxito y evitando la reconversión de grandes áreas que luego no lleguen a implementarse de forma efectiva.

Resulta relevante la incorporación priorizada por funcionarios y empleados municipales de los **controles y sanción como herramienta necesaria, y complementaria a las restantes: comunicación y concientización, demarcación y señalización y cambio de legislación**. Sin embargo, desde la CASV se considera que previo a la sanción se deberá informar fehaciente, así como educar y concientizar.

Se considera asimismo, que **la intervención de espacio público deberá ir acompañada de la correspondiente modificación de la legislación que de sustento legal a las decisiones tomadas**, así como de la comunicación, control y sanción que garanticen la adopción de manera definitiva de los cambios de comportamiento buscados por parte de los usuarios de la vía.

Finalmente, en referencia a las **características físicas y funcionales generales de un entorno**, así como los **sectores específicos factibles de ser convertidos a "zona 30"**, se verificó un consenso respecto a dos tipologías de uso:

Entornos comerciales / gastronómicos: Los cambios en los modos de habitar y transitar las ciudades, así como de usar el espacio público a consecuencia de la pandemia covid-19, determinaron entre otras cosas la modificación de los entornos urbanos próximos a los puntos, corredores y centros gastronómicos, con la reconversión de espacios de estacionamiento en espacios de estar.

Desde la CASV se entiende que, una vez pasada la contingencia, se deberá trabajar sobre la reglamentación, normativa y gestión de estos sectores para que, sin impedir el desarrollo de las actividades económicas, garanticen la seguridad de usuarios en particular y ciudadanos en general.

Asimismo, se entiende que el calmado del tránsito y el fomento de modos activos de desplazamiento, no sólo redundará en mejores condiciones de seguridad, sino que también favorecerá el desarrollo del comercio de cercanía, potenciando las actividades comerciales en general.

Por tanto se recomienda el trabajo integral sobre estos sectores para su reconversión definitiva a "zonas 30".

Entornos escolares: Se entiende que el trabajo sobre este tipo de entornos, no sólo repercutirá en el aumento de los niveles generales de seguridad, sino que también contribuirá a una mayor y mejor formación en términos de comportamientos viales. **Los entornos escolares podrán ser entendidos como "laboratorios a escala real" en los cuales niños y jóvenes puedan vivir y experimentar aquellos conceptos que, de otra manera, quedan en lo teórico y abstracto de una serie de normas que deben cumplir.**

Siendo que un gran número de establecimientos educativos se encuentra próximos a plazas y que el fomento de un sistema de movilidad sustentable implica poner el foco en los modos activos y el transporte colectivo, **se recomienda el tratamiento integral de los entornos próximos.**

4. PROYECTO CASV "ZONAS 30"

LÍNEA DE TRABAJO 2. ACCESOS A ESCUELAS

Como punto de partida de esta línea de trabajo, y en respuesta a las propuestas sugeridas por la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño FAUD/UNMDP y de la Red Cuidarte+ se definió la georreferenciación de los establecimientos escolares y el análisis del Proyecto "Zona Segura", con el objetivo de que esto se constituya en punto de partida del análisis.

GEOREFERENCIACIÓN DE ESCUELAS

Desde la FAUD/UNMDP se recibió el archivo GIS conteniendo la georreferenciación de establecimientos escolares, desde nivel inicial a superior, cuya fuente. e.p, en base a datos disponibles en: <https://abc.gob.ar/>, según el siguiente detalle:

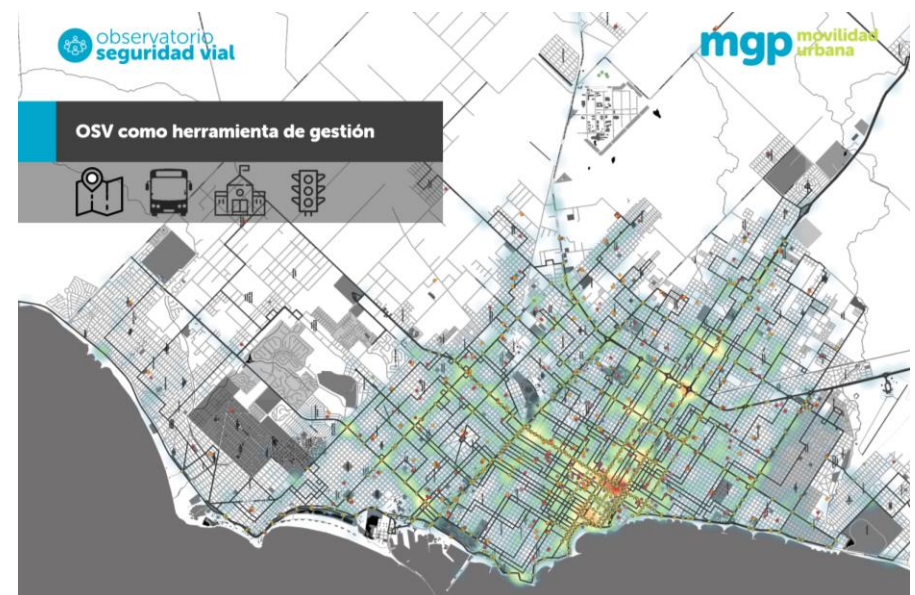
En tal sentido se plantearon las siguientes categorías:

- > Escuelas nivel inicial
- > Escuela nivel primario
- > Escuelas nivel secundarios
- > Escuelas nivel superior
- > Escuelas educación común
- > Escuelas educación física
- > Escuelas educación artística
- > Escuelas especiales
- > Escuelas para jóvenes y adultos
- > Escuelas técnico profesional
- > Escuelas psicología comunitaria

Asimismo la información recibida incluyó la georreferenciación de recorrido de transporte público y datos catastrales.

Desde el Observatorio de Seguridad Vial OSV/MGP, organismo con quien se trabaja coordinadamente, se recibió el plano síntesis de entrecruzamiento de la información recibida, junto con la referida a infraestructuras, servicios y siniestralidad, incluyendo lo siguiente:

- > Georreferenciación de escuelas (aportado por Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño UNMDP)
- > Zonas de calor de siniestralidad (aportado por Observatorio de Seguridad Vial)
- > Recorrido de transporte público (aportado por Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño UNMDP y convalidado por Subsecretaría de Movilidad Urbana)
- > Semáforos (aportado por Datos Abiertos Municipalidad de General Pueyrredon).



4. PROYECTO CASV “ZONAS 30”

LÍNEA DE TRABAJO 2. ACCESOS A ESCUELAS

PROYECTO “ZONA SEGURA”

Aportado desde la Red Cuidarte+, como punto de partida para el análisis y debate, el Proyecto “Zona Segura” toma la experiencia “Sube y Baja” de la ciudad de Buenos Aires y tiene por objetivo contribuir a una mejora y más segura gestión de las operaciones de ascenso y descenso de escolares y al mismo tiempo generar conciencia y buenos hábitos viales a alumnos, padres, personal escolar y vecinos.

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

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

Entre las acciones propuestas se incluyen:

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

PASO 1. INGRESO
Gestión de espacio reservado para transporte escolar y ascenso y descenso ordenado de alumnos
Gestión de espacio asignado para ascenso y descenso de alumnos de vehículos privados
Los padres no descenderán del auto y personal designado a tal fin recibirá acompañará a los niños al interior de la escuela
Los vehículos deberán seguir el orden de llegada para abandonar la escuela, no pudiendo adelantarse ni generar “dobles filas”
PASO 2. INGRESO
Gestión de egreso de los alumnos por grupo (transporte escolar, caminando o en bici) y en vehículo particular o taxi
Gestión de egreso prioritario de los alumnos que viajan en transporte escolar, de modo que los vehículos puedan retirarse y dejar lugar a los autos particulares y taxis
Gestión el egreso de los alumnos que se desplazan a pie o en bicicleta y por último los que lo hacen en auto particular o taxi
Los alumnos esperan en el interior de la escuela hasta que los padres los retiren
CONSEJOS DE SEGURIDAD
Descender del vehículo siempre del lado del cordón
Caminar siempre por la vereda
Usar siempre cinturón de seguridad y/o sistema de retención infantil
Ir siempre sentados en el transporte escolar
Procurar respetar una velocidad máxima de circulación de 20km/h en los entornos escolares

4. PROYECTO CASV "ZONAS 30" LÍNEA DE TRABAJO 2. ACCESOS A ESCUELAS

PRÓXIMOS PASOS

Se prevén como próximos pasos en el desarrollo de esta línea de acción la **generación de una matriz de priorización de intervención de entornos escolares** que permita tomar decisiones informadas en base a la evidencia y el entrecruzamiento de los datos georreferenciados.

En esta línea se consideran **posibles variables a priorizar** a incluir:

- > Cantidad de establecimientos en el área.
- > Cantidad de alumnos.
- > Densidad poblacional.
- > Cercanía a ejes primarios y secundarios.
- > Cercanía a ejes de transporte público.
- > Cercanía a espacios públicos.
- > Cercanía a otros establecimiento e instituciones.
- > Cercanía a ejes o centros comerciales / gastronómicos.
- > Índice de siniestralidad.
- > Existencia de demarcación horizontal y señalización vertical de cruces.
- > Existencia de semáforos en cruces.

Asimismo se evalúa, una vez definida dicha matriz, la sugerencia al Ejecutivo Municipal de un entorno escolar específico en el cual implementar una **prueba piloto**.

En cuanto al proyecto aportado por la Red Cuidarte+, se prevé su análisis y la toma de insumos para la definición de un proyecto propio de la CASV que incluya los saberes, miradas y enfoques de la misma.

**ANEXO 1. Análisis proyecto de ordenanza
"Reestructuración de velocidades máximas y
estacionamientos permitidos en el entorno próximo de
Plaza España"**

5. ANEXO 1. ANÁLISIS PROYECTO DE ORDENANZA PLAZA ESPAÑA

RESÚMEN PROYECTO PRESENTADO POR SMU

Dentro de los contenidos tratados en la **Reunión de Subcomisión Técnica del mes de Agosto**, en el marco de la limitación de velocidades máximas de circulación, se presentó **desde la Subsecretaría de Movilidad Urbana, en representación del Departamento Ejecutivo Municipal, el proyecto de ordenanza “Reestructuración de velocidades máximas y estacionamientos permitidos en el entorno próximo de Plaza España”**.

En tal sentido, se hizo referencia a que dicho proyecto se concibe bajo la lógica de propender a una ciudad con **un espacio público más equilibrado con foco en las personas**.

Asimismo, se presentaron los tres **lineamientos conceptuales** básicos que dan sustento al proyecto:

- > **La “calle” como escenario de convivencia, de la vida urbana.**
- > **La gestión de la velocidad como estrategia de generación de entornos de movilidad calmos y seguros.**
- > **El espacio público como un entorno que promueva modos de habitar y de desplazarse más saludables.**

La presentación incluyó los esquemas gráficos de la propuesta específica en términos de:

- > **Idea rectora:** la plaza y el paseo costero como única pieza urbana.
- > **Limitación de los sectores de estacionamiento libre en calzada:** gestión del estacionamiento sobre calzada como estrategia de potenciación de la continuidad espacial y funcional. Asignación de espacio público a operaciones y servicios que agregan valor a la ciudad (emergencia, gestión de residuos, transporte público, etc.).
- > **Gestión de nuevos parámetros de velocidad máxima permitida:** limitación de la velocidad a 30km/h y 10km/h, según el caso, como estrategia de promoción de modos activos.

APORTES Y OPINIONES DE LA CASV

Se incluye un resumen de los contenidos del debate sobre este tema en la reunión de Subcomisión Técnica del día 20 de octubre de 2020.

> **Pertinencia**

Se verificó acuerdo entre quienes participaron del debate **respecto a la pertinencia, tanto de la obra como de la adecuación de la normativa vigente para el entorno próximo a ésta**.

En tal sentido, desde el **IPSIBAT** se indicó que se lo considera apropiado ya que el sector de Plaza España está caracterizado por una gran demanda de usos diversos del espacio público y los lógicos conflictos que esto genera.

Mientras que desde la **Asociación de Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito** se manifestó estar de acuerdo con los lineamientos generales y se propuso extender el área de limitación de velocidad máxima de 30km/h así como la prohibición de estacionamiento en la cuadra del paseo costero entre la Av. Libertad y la calle Balcarce. Se justificó dicha propuesta en el hecho de que en la zona circula una gran cantidad de peatones y que la geometría de este sector de la ciudad implica que los estacionamientos obstruyan parcialmente las visuales.

Desde la **Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la UNMDP**, se hizo referencia al funcionamiento del Corredor Recreativo que funcionó en 2020, en cuanto a dar respuesta a las demandas de espacio público para peatones y ciclistas, y de cómo éstos hicieron uso de éste de una forma diferencial.

> **Factibilidad de implementación / Acciones necesarias para garantizar la implementación efectiva**

En este sentido, desde la **Coordinación de la CASV** se retomó lo debatido en el marco de la Encuesta “Zonas 30”.

5. ANEXO 1.

ANÁLISIS PROYECTO DE ORDENANZA PLAZA ESPAÑA

En tal sentido, se recuperó el consenso en cuanto a entender al rediseño e intervención del espacio público como herramienta indispensable para garantizar la implementación de este tipo de entornos urbanos.

En línea con lo expresado desde la Coordinación de la CASV y complementando el concepto, desde la **Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito** se consideró necesario garantizar la presencia permanente de control.

Por su parte, desde la **Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la UNMDP** se consideró que dicha presencia deberá ser en una primera etapa del tipo educación, información y control, sin incluir la sanción. Entendiendo que se deberá comunicar pertinentemente la modificación de la legislación y los objetivos que ésta persigue para poder instalar el tema en la sociedad, poniendo como ejemplo las medidas que se llevaron adelante al momento de fijar la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad.

Complementando la opinión expuesta previamente, desde la **Asociación de Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito**, se consideró necesaria la correspondiente asignación de recursos, tanto económicos como humanos para el seguimiento e implementación de este tipo de iniciativas.

> **Aportes en torno a los contenidos del Proyecto de Ordenanza**

En torno a los contenidos específicos del proyecto de ordenanza, desde la **Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito** se propuso la prohibición del estacionamiento en ambas manos de la calle Catamarca entre la Av. Libertad y la calle Ayacucho.

Al respecto, desde la **Coordinación de la CASV** se señaló que el criterio adoptado desde la **Subsecretaría de Movilidad Urbana** para la selección de sectores con prohibición de estacionamientos tuvo en cuenta una serie de objetivos.

Dichos objetivos podrían sintetizarse estarían orientados a responder a la necesidad de reasignar este espacio a otros usos y/o despejar visuales para garantizar la seguridad vial del área. En tal sentido, se entendió que prohibir el estacionamiento sobre **calle** Catamarca en esta instancia del proyecto, sin reasignar este espacio a una función específica implicaría el riesgo de producir el rechazo de la ciudadanía sin proponerle una solución lo suficientemente consistente que justifique tal decisión. Asimismo, se consideró que esta estrategia podría llegar a ser implementada una vez que el proyecto se complete, incluyendo el estacionamiento subterráneo previsto.

Desde la **Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la UNMDP** se consideró que una situación intermedia podría ser la prohibición de estacionamiento de la mano de la plaza, mientras que desde la Coordinación de la CASV se consideró que, si no se le asigna una nueva función a esta zona, sería muy difícil de sostener tanto desde lo conceptual como desde la gestión.

En línea con esta consideración, desde la **Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito** se sugirió como alternativa algún tipo de intervención urbana que incorpore dicho sector.

> **Conclusiones**

Se considera que existe consenso respecto a la pertinencia y los términos generales del proyecto de ordenanza, así como a la necesidad de complementar esto con acciones de difusión, información y control.

Se considera que existen opiniones diversas respecto a la inclusión de prohibición de estacionamiento en calle Catamarca entre la Av. Libertad y calle Ayacucho.

ANEXO 2. **Análisis intervención** **“Alberti y la costa”**

6. ANEXO 2.
ANÁLISIS INTERVENCIÓN "ALBERTI Y LA COSTA"

ÁREAS MUNICIPALES INTERVINIENTES:

Subsecretaría de Movilidad Urbana, Secretaría de Obras y Planeamiento Urbano, EMVIAL, EMSUR, Defensa Civil, Secretaría de Seguridad

6. ANEXO 2.

ANÁLISIS INTERVENCIÓN "ALBERTI Y LA COSTA"

PARTE DE UN SISTEMA LINEAL MAYOR

- > Delimitado entre la **Rotonda del Golf** (calle Formosa) y el **comienzo del Paseo Hotel Provincia / Casino** (Calle Alsina).
- > Caracterizado por una **geometría definida por curvas y contracurvas**, que determina que el sector se preste para el desarrollo de velocidades muy por encima de las máximas permitidas.

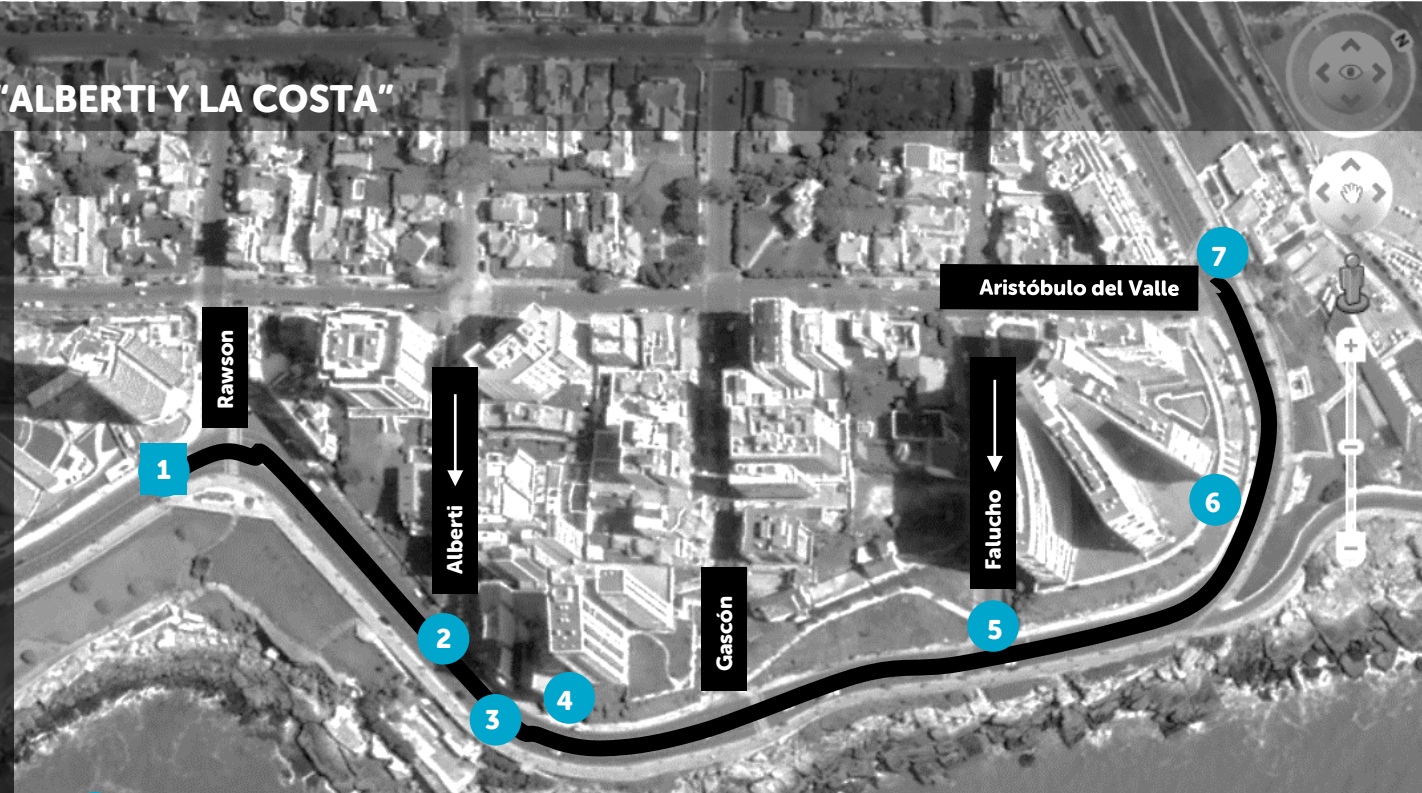


Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA
Image © 2021 Maxar Technol

6. ANEXO 2. ANÁLISIS INTERVENCIÓN "ALBERTI Y LA COSTA"

CONDICIONES DIFERENCIADAS SEGÚN SENTIDO

- > **SUR/NORTE:** curva cerrada con entre tramos rectos y peralte inverso en sector Alberti y Gascón.
- > **NORTE/SUR:** curvas cerradas con visión comprometida entre tramos rectos.



- 1 Ingreso al sistema S/N
- 2 Incorporación flujo calle Alberti sentido N/S
- 3 Curva cerrada con peralte inverso sentido S/N
- 4 Curva cerrada sentido N/S con visión comprometida
- 5 Incorporación flujo calle Falucho sentido N/S con visión comprometida
- 6 Curva cerrada sentido N/S con visión comprometida
- 7 Ingreso al sistema N/S

6. ANEXO 2.

ANÁLISIS INTERVENCIÓN "ALBERTI Y LA COSTA"

PROBLEMÁTICA

Aumento relativo
en la ocurrencia de
sinistros de tipo
individual
(despistes y
vuelcos)*

FACTORES DE CONDUCCIÓN

La combinación de
distracciones y
exceso relativo de
velocidad genera un
aumento a la
exposición al riesgo

FACTORES DEL ENTORNO

La **geometría general** y
situación cambiante de
uso, genera cierta
distorsión en la
percepción del riesgo y
favorece conductas
temerarias

* Según datos del OSV: 4 siniestros en 2019 (1 colisión + 3 choques con colisión), 2 siniestros en 2020 (1 atropello a peatón + 2 subregistro), 3 siniestros en el primer semestre 2021 (1 vuelco, 1 choque, 1 despiste). No incluye 3 siniestros en el segundo semestre (aún sin procesar).

6. ANEXO 2.

ANÁLISIS INTERVENCIÓN "ALBERTI Y LA COSTA"

PROPUESTA

Intervención sobre la infraestructura con el objeto de **pacificar el tránsito** y **potenciar el valor simbólico-turístico-paisajístico del borde costero**

OBJETIVO 1

Propender a un **cambio en los comportamientos de conducción**, sobretodo en torno a la **reducción de las velocidades**

OBJETIVO 2

Reducir la exposición al riesgo tanto de **conductores**, como de **peatones** y **ciclistas**

6. ANEXO 2.

ANÁLISIS INTERVENCIÓN “ALBERTI Y LA COSTA”

ESTRATEGIA 1

Reducción de los anchos de circulación, para inducir a la **disminución de las velocidades de desplazamiento** de los vehículos motorizados, al ingresar y transitar un sector que forma parte de un sistema integral.

ESTRATEGIA 2

Generación de un área-fuelle de segregación a nivel de calzada, entre los carriles de circulación vehicular y la acera, para **favorecer el efecto de estrechamiento y alejar a los vehículos de los peatones**.

ESTRATEGIA 3

Generación de una barrera de protección/segregación, a nivel de acera, para **atenuar la exposición al riesgo de los peatones y de los conductores ante un eventual despiste**.

ESTRATEGIA 4

Definición de un sistema integral de demarcación y señalización, incluyendo pintura de cordones, cebrados y quebradas, delineadores, señalización vertical y señalización lumínica intermitente, a fin de **identificar la jerarquía de la vía y el riesgo asociado a su uso**.

ESTRATEGIA COMPLEMENTARIA

Información y difusión de los cambios propuestos y **presencia de personal de control**.

6. ANEXO 2. ANÁLISIS INTERVENCIÓN "ALBERTI Y LA COSTA"

AVANCE DE LOS TRABAJOS

- > **TRAMO RAWSON/GASCÓN:**
 - 80% sentido **sur/norte**.
 - 10% sentido **norte/sur**.
- > **TRAMO GASCÓN / ARISTÓBULO DEL VALLE:**
 - 0%



6. ANEXO 2. ANÁLISIS INTERVENCIÓN “ALBERTI Y LA COSTA”

AVANCE DE LOS TRABAJOS

> TAREAS EJECUTADAS:

- Demarcación horizontal (cebrados y quebradas), pintura de cordón y colocación de delineadores en **área-fuelle borde exterior sentido sur-norte**.
- Demarcación horizontal (quebradas), pintura de cordón y colocación de delineadores en **borde interior sentido sur-norte**.
- Pintura de cordón e instalación de delineadores de advertencia en **extremos cordón central**.
- Demarcación horizontal de **advertencia de giro sobre calzada** (flechas).
- Instalación **señal intermitente**.
- Instalación **señalización vertical de advertencia curva peligrosa y máxima 30km/h**.
- **Reconstrucción de murete**.



6. ANEXO 2. ANÁLISIS INTERVENCIÓN "ALBERTI Y LA COSTA"

ACCIONES COMPLEMENTARIAS DE CONTROL Y CONCIENTIZACIÓN

> ACCIONES:

- **Operativo Conducción Segura** 24 y 27 de agosto de 2021.
- **Presencia de personal de Defensa Civil y Tránsito** previo al comienzo de los trabajos de adecuación de la infraestructura.
- **Presencia de Tránsito** durante los trabajos de adecuación de la infraestructura.



6. ANEXO 2. ANÁLISIS INTERVENCIÓN "ALBERTI Y LA COSTA"



SITUACIÓN PRE

Fecha: 15 de agosto de 2020
Velocidad media de circulación: 40km/h

Inexistencia de delimitación de borde externo
Falsa sensación de espacio para maniobras
Baja percepción de los límites de carriles de circulación

SITUACIÓN DURANTE

Fecha: 6 de octubre de 2021
Velocidad media de circulación: 40km/h
Avance de la intervención tramo Rawson/A. del Valle: 30%

Estrechez en ingreso a curva de calle Rawson (sur-norte)
Sensación continua de ancho reducido
Continuidad de la delimitación de borde externo (fuelle)
Ruptura del punto de fuga en ingreso a curva de calle Alberti
Continuidad visual (y física) de los carriles de circulación
Delimitación vertical de cordón interior en curva calle Alberti

6. ANEXO 2. ANÁLISIS INTERVENCIÓN "ALBERTI Y LA COSTA"

9 de 11 vehículos son
frenados previo al
ingreso a la **curva de**
calle Alberti



6. ANEXO 2. ANÁLISIS INTERVENCIÓN "ALBERTI Y LA COSTA"

4 de 9 vehículos son
frenados previo al
ingreso a la **curva de**
calle Alberti



6. ANEXO 2. ANÁLISIS INTERVENCIÓN "ALBERTI Y LA COSTA"

4 de 9 vehículos son
frenados previo al
ingreso a la **curva de**
calle Alberti



6. ANEXO 2.

ANÁLISIS INTERVENCIÓN "ALBERTI Y LA COSTA"

MONITOREO DE COMPORTAMIENTOS

Con el objetivo de **seguir y evaluar la efectividad de la intervención**, en cuanto a los **cambios de comportamiento** que se buscan alcanzar

MONITOREO PRE (CUANTI)

MÉTODO:
Cinemómetro.
SENTIDO DE CIRCULACIÓN:
Sur/Norte.
MARCO:
Operativo Conducción Segura.

MONITOREO DURANTE (CUALI)*

MÉTODO:
Tiempos/Distancia.
SENTIDO DE CIRCULACIÓN:
Sur/Norte.
MARCO:
Observaciones propias.

*Complementariamente a las mediciones tiempo/distancia, se definió un criterio de clasificación de vehículos pasantes según velocidades (baja, media y alta).

6. ANEXO 2. ANÁLISIS INTERVENCIÓN “ALBERTI Y LA COSTA”

CONTEO PRE (CUANTI) (37 días del comienzo de obra)

FECHA: 24 de agosto 2021.
HORARIO: 14 a 15hs.
DÍA DE LA SEMANA: martes.

Mínima: **31km/h.**

Media: **43km/h.**

Máxima: **58km/h.**

Sobre muestra de 72 vehículos.

CONTEO DURANTE (CUALI) (12 días del comienzo de obra)

FECHA: 16 de octubre 2021
HORARIO: 7.30 a 8.30hs
DÍA DE LA SEMANA: sábado

Mínima: **28km/h.** ●

Media: **38km/h.** ●

Máxima: **57km/h.** ●

Sobre muestra de 22 vehículos.

ESTIMACIONES CUALI:

Sobre 109 vehículos **sentido sur/norte** observados, el **71,5%** correspondió a **velocidades bajas y medias** (de 30 a 40% apróx).

Sobre 153 vehículos **sentido norte/sur** observados el **48,4%** correspondió a **velocidad alta** (más de 40km/h apróx).

CONTEO DURANTE (CUALI) (21 días del comienzo de obra)

FECHA: 25 de octubre 2021
HORARIO: 13.30 a 14.00hs
DÍA DE LA SEMANA: lunes

Mínima: **35km/h.** ●

Media: **45km/h.** ●

Máxima: **55km/h.** ●

Sobre muestra de 11 vehículos.

ESTIMACIONES CUALI:

Sobre 152 vehículos **sentido sur/norte** observados, el **86,9%** correspondió a **velocidades bajas y medias** (de 30 a 40% apróx).

Sobre 182 vehículos **sentido norte/sur** observados el **33%** correspondió a **velocidad alta** (más de 40km/h apróx).

VELOCIDADES REGISTRADAS

Nota: la observación se hizo durante el operativo Conducción Segura.

Nota: la observación se hizo durante un día de trabajo de EMVIAL con reducción de calzada.

Nota: la observación se hizo durante un día habitual, sin presencia de personal de obra o control.

6. ANEXO 2.

ANÁLISIS INTERVENCIÓN "ALBERTI Y LA COSTA"

CONCLUSIONES

Se sugiere **continuidad en las observaciones** a fin de tener una muestra más amplia y representativa.

Se verifica una **disminución relativa de las velocidades de circulación en el sentido sur/norte** (intervenido), estimándose una media de circulación del orden de los 40km/h.

Se verifica una **disminución concreta de las velocidades máximas**.

Se verifica que **la presencia de personal** de obra y/o control **contribuye a la regulación de las velocidades** de circulación.

Se verifica que **el diseño de la intervención favorece la reducción concreta de la velocidad** tanto en el ingreso al tramo en calle Rawson como en el comienzo de curva cerrada a la altura de calle Alberti.



5. ANEXO 1.
ANÁLISIS ADECUACIÓN "ALBERTI Y LA COSTA"

