

**ARCHIVO PROVISORIO DE USO INTERNO
/ NO DISTRIBUIR**

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

(noviembre 2021)

ARCHIVO PROVISORIO DE USO INTERNO / NO DISTRIBUIR

ÍNDICE

- 1. OBJETIVOS**
- 2. INTRODUCCIÓN**
- 3. ANTECEDENTES CASV ACTIVACIÓN "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 DE LA PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

HOY → APORTES Y OPINIONES CASV

- 6. ANEXO2. ANÁLISIS INTERVENCIÓN ALBERTI Y LA COSTA**

RESÚMEN DE LA PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

PLENARIA → APORTES Y OPINIONES CASV

ARCHIVO PROVISORIO DE USO INTERNO / NO DISTRIBUIR

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.

ARCHIVO PROVISORIO DE USO INTERNO / NO DISTRIBUIR

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 una 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 fijó 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 que 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.

ARCHIVO PROVISORIO DE USO INTERNO / NO DISTRIBUIR

3. ANTECEDENTES CASV INTERVENCIÓN “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 **activación 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 intervención urbana temporal 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, se desarrolló por iniciativa de la Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito y contó con la adhesión entre otros de, la FADU/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.



ARCHIVO PROVISORIO DE USO INTERNO / NO DISTRIBUIR

Proyecto CASV “Zonas 30”

ARCHIVO PROVISORIO DE USO INTERNO / NO DISTRIBUIR

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).**

ARCHIVO PROVISORIO DE USO INTERNO / NO DISTRIBUIR

4. PROYECTO CASV "ZONAS 30"

LÍNEA DE TIEMPO PROYECTUAL



ARCHIVO PROVISORIO DE USO INTERNO / NO DISTRIBUIR

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.

ARCHIVO PROVISORIO DE USO INTERNO / NO DISTRIBUIR

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, Diseño y Urbanismo 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.



FACTORES
DE RIESGO



2. PERTINENCIA Y FACTIBILIDAD

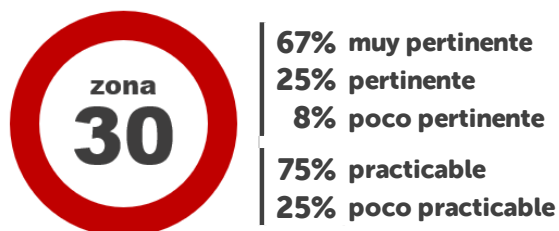
Ante la consulta si se consideraba a la definición de "zonas 30" una medida efectiva para mejorar las condiciones de seguridad vial, el 92% la consideró de pertinente a muy pertinente; mientras que ante la pregunta respecto a la factibilidad de la implementación, el 75% respondió afirmativamente.

ARCHIVO PROVISORIO DE USO INTERNO / NO DISTRIBUIR

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.



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"

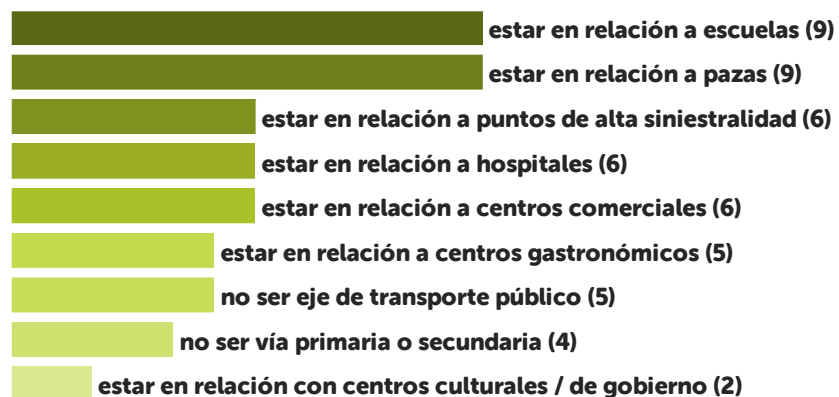
De igual modo que con la pregunta anterior, se propusieron una serie de características a ser priorizadas, en relación con las características de la vía y del entorno en términos de usos y servicios.

ARCHIVO PROVISORIO DE USO INTERNO / NO DISTRIBUIR

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:

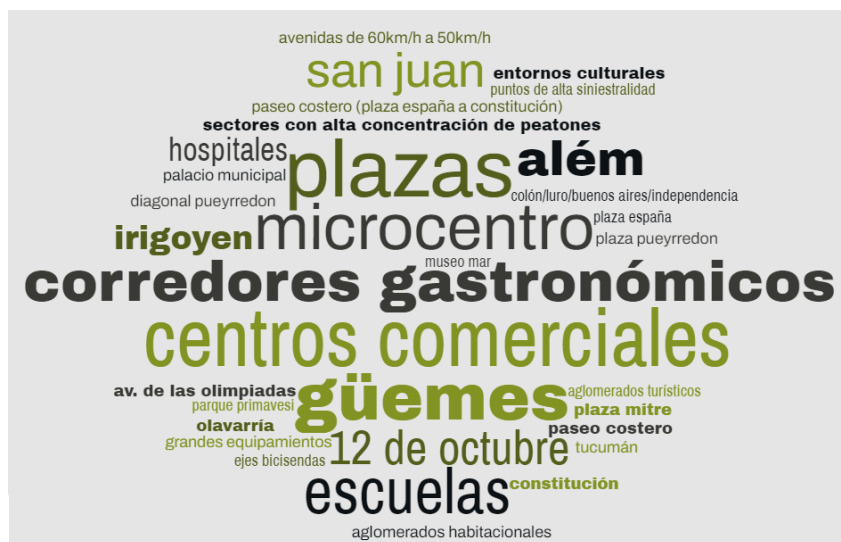
- > **Centros comerciales.** Se incluyen en esta categoría tanto las respuestas generales como aquellas que puntualizaron en algún centro comercial en particular, entre los que se destacan: **Güemes, 12 de Octubre y San Juan.**
- > **Corredores gastronómicos.** De igual modo se incluyen las respuestas generales como las específicas, incluyéndose en éstas últimas: **Irigoyen, Olavarría, Alem 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.**

ARCHIVO PROVISORIO DE USO INTERNO / NO DISTRIBUIR

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 posibilitó por un lado democratizar la participación y por el otro, cuantificar y convalidar 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.

ARCHIVO PROVISORIO DE USO INTERNO / NO DISTRIBUIR

4. PROYECTO CASV "ZONAS 30"

LÍNEA DE TRABAJO 1. LINEAMIENTOS BÁSICOS

Este último aspecto **demanda 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.**

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.**

ARCHIVO PROVISORIO DE USO INTERNO / NO DISTRIBUIR

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 FADU/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 FADU/UNMDP se recibió el archivo GIS conteniendo la georreferenciación de establecimientos escolares, desde nivel inicial a superior, según el siguiente detalle:

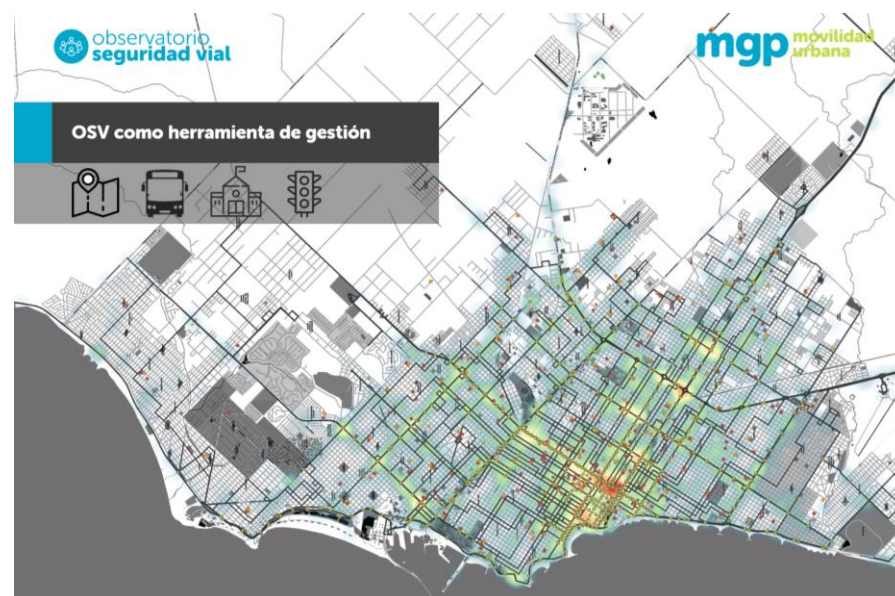
En tal sentido se plantearon las siguientes categorías:

- > 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:

- > Geolocalización 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).



ARCHIVO PROVISORIO DE USO INTERNO / NO DISTRIBUIR

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

ARCHIVO PROVISORIO DE USO INTERNO / NO DISTRIBUIR

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**.

ARCHIVO PROVISORIO DE USO INTERNO / NO DISTRIBUIR

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

ARCHIVO PROVISORIO DE USO INTERNO / NO DISTRIBUIR

5. ANEXO 1.

ANÁLISIS PROYECTO DE ORDENANZA

“REESTRUCTURACIÓN DE VELOCIDADES MÁXIMAS Y ESTACIONAMIENTOS PERMITIDOS EN EL ENTORNO PRÓXIMO DE PLAZA ESPAÑA”

RESÚMEN DE LA PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

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 de referencia.**

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 **lineamiento conceptuales** básicos que dan sustento al proyecto:

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

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 estrategia potenciación de la continuidad espacial y funcional.
- > **Gestión de nuevos parámetros de velocidad máxima permitida:** gestión de la velocidad como estrategia de promoción de modos activos.

APORTES Y OPINIONES DE LA CASV

- > **Pertinencia:**
- > **Factibilidad de implementación:**
- > **Acciones necesarias para garantizar la implementación efectiva:**
- > **Acuerdos:**
- > **Desacuerdos:**



ARCHIVO PROVISORIO DE USO INTERNO / NO DISTRIBUIR

ANEXO 2. Análisis intervención urbana "Alberti y la costa"