



BAHÍA CONDUCE

Programa Municipal de Seguridad Vial

Segunda Fase

Introducción:

El Programa Municipal de Seguridad Vial, Bahía Conduce, entra en vigencia hacia fines de Setiembre de 2008. Sus fundamentos se sustentan en la sanción de la Ordenanza N° 14948 que declara la Emergencia Vial en el Partido de Bahía Blanca y en la necesidad de instrumentar políticas de estado que, en consonancia con las arbitradas tanto a nivel provincial como nacional, determinen la inclusión de la Seguridad Vial como un valor fundamental para mejorar las condiciones de vida en nuestra ciudad.

Los altos índices de siniestralidad vial y las múltiples consecuencias que de ellos derivan (tanto en términos de daños a la vida humana como en pérdidas materiales), producen que todos los diagnósticos sobre la materia coincidan en que estamos ante un flagelo social que sólo arroja perjuicios.

De allí la necesidad imperiosa de continuar y profundizar las políticas de seguridad vial desde todos sus aspectos.

En este sentido, tanto la Ley Nacional de Tránsito N° 24449, como la reciente puesta en vigencia del Decreto Reglamentario (N° 532) de la ley Provincial de Tránsito N° 13927 (que, entre otras cosas, establece condiciones más restrictivas para la obtención de la licencia de conducir, crea el Acta Única de Infracción, incrementa el monto de sanción por infracciones e instaura el sistema de puntaje o "scoring") como el Programa Municipal de Seguridad Vial y sus diversas instancias, tienen por objetivo reducir la tasa de siniestralidad fijando condiciones que tiendan paulatinamente al establecimiento de estrategias homogéneas para el tratamiento de la situación.

Por lo expuesto, y en continuidad con la estructura prevista por el Programa Municipal de Seguridad Vial "Bahía Conduce", se presenta seguidamente su segunda fase.

Acciones de prevención de Siniestralidad

Los Indicadores de Desempeño marcan que, cuando se produce el control, los índices de acatamiento son altos (90%). Mientras que, en el sector que no se está controlando, la conducta vial de los ciudadanos no ha variado sustancialmente (exceptuando el uso de caso y de cinturón de seguridad).

En función de los análisis accidentológicos, de los niveles de flujo vehicular y de los resultados de la aplicación del plan, se han diseñado 72 puntos de control distribuidos a lo largo de la ciudad (que incluyen las rutas de ingreso/egreso) a fin de aplicar las medidas de control con una estrategia de múltiple impacto.



- **Velocidad:** Ahora es legalmente factible controlar velocidad. Razón por la cual estamos en proceso de adquirir los medidores de velocidad homologados y permitidos por las legislaciones vigentes.
- **Alcohol:** Con la obtención de la aparatología homologada y el diseño de una guardia médica permanente, se continuará exigiendo el control estricto .
- **Cinturón de Seguridad:** uso obligatorio y control sin excusas.
- **Control de prioridad de cruce peatonal:** Retomando el uso del megáfono, como elemento de alerta al peatón y exposición pública de la infracción, se producirán los controles.
- **Control de invasión de senda peatonal.** Retomando el uso del megáfono, como elemento de alerta al peatón y exposición pública de la infracción, se producirán los controles.
- **Prohibición de utilización de motos por más de dos personas** (siempre y cuando el vehículo lo permita).
- Control de cruce de **semáforo en rojo** con detención del infractor.
- **Cascos:** uso obligatorio y control sin excepciones
- **Prohibición de transportar menores en los asientos delanteros.**
- **Prohibición del uso de celular** mientras se conduce.
- **Cumplimiento estricto para los ciclistas:** no estando exentos del cumplimiento de las normativas de tránsito
- **Cumplimiento estricto de prohibición de cruce con semáforo en rojo.**
- **Cumplimiento estricto de documentación, tanto del vehículo como del conductor.**
- **Cumplimiento estricto de prohibición de giro a la izquierda** (allí donde la señalización lo indique).
- **Cumplimiento estricto de prohibición de estacionamiento en zona prohibida y/o doble fila.**
- **Cumplimiento estricto de prohibición de estacionamiento en parada de ómnibus.**
- **Cumplimiento estricto de utilización del sistema de estacionamiento medido y pago.**
- Control estricto de cumplimiento de **Verificación Técnica Vehicular** (Dto. 532 art. 16º).
- **Proyecto Urbanización y Logística de Tránsito Pesado en Ing. White:** en función del análisis de la problemática que, de un mínimo de 200 llega por momentos a 1200 camiones detenidos sobre las banquinas de la ruta 252 hasta el Puente La Niña, se trazan los siguientes objetivos:
 1. Instalación de una guardia permanente para la eliminación de camiones en el Puente La Niña y calle Cárrega.
 2. Mejoramiento de las Banquinas en ruta 252 y paraje El Guanaco
 3. Control de Prefectura en los acceso a puerto
 4. Estacionamiento de camiones en banquinas.



5. Instalación de guarda rail, señalización y reductores de velocidad.
 6. Vinculación de las rutas de Acceso Sur a Puerto y acceso a Galván por calle Libertad
 7. Instalación de cámaras o radares
 8. Modificación de la Ordenanza N° 14629 que regula las condiciones de transitabilidad del Transporte de Carga Pesada en Ing. White.
- **Convenio de control de Tránsito y Seguridad Vial con Gendarmería Nacional:** en el marco de la Ley Nacional de Tránsito N° 24449, su adhesión provincial a través de la Ley N° 13927 (y su Decreto Reglamentario N° 532), se procede a la firma de un convenio sobre dos ejes principales: 1° el **Control del Tránsito** sobre los ingresos/egresos por rutas nacionales a la ciudad (incluidos dentro de los puntos de control antes consignados) a fin de constatar el cumplimiento de la totalidad de la normativa que en materia de tránsito se encuentra vigente y 2° desarrollos de **Programas de Prevención** consistente en analizar el estado de transitabilidad de las rutas, su señalización, el grado de peligrosidad vial de los accesos, etc. A su vez, y como resultado de estos análisis, se podrá crear una comisión de seguridad en el tránsito que buscará crear programas de prevención accidentológica mediante:
 1. La obligación de analizar el informe confeccionado y producido según cláusula octava., remitiendo notas a las autoridades responsables de solucionarlos o a los particulares (vecinos linderos), intimándolos a resolver la deficiencia.
 2. Crear un plan de contingencias, para resolver las emergencias, producidas por accidentes graves en las rutas.
 3. Crear un plan de instrucción (Charlas y conferencias), para instruir a la ciudadanía, respecto de los riesgos que implica el tránsito vehicular y las medidas de prevención a adoptar.
 4. Diseñar un plan de recomendaciones a efectuar a los vecinos, para evitar los accidentes de tránsito.
 5. Implementar las recomendaciones del Consejo Federal de Seguridad Vial, en especial las contenidas en el "Plan Nacional de Seguridad Vial" aprobado por ese Consejo.
 6. Formular las consultas técnicas referentes a la seguridad vial y al tránsito a la Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial.
 7. Colaborar con Vialidad Nacional con el objeto de intercambiar información estadística acerca de los lugares donde se registra mayor siniestralidad, estado de la carretera y zona de seguridad de camino y del señalamiento, previa autorización del Ministerio del Interior conforme Resolución 2280/07.
 8. Informar y coordinar acciones con el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RENAT), respecto de informar acerca de conductores infraccionados, conductores inhabilitados, accidentes y demás información relativa a la materia.

El presente convenio, dado los índices de tránsito pasante que existe en nuestro partido, buscara ser extendido hacia las rutas provinciales para la cobertura íntegra de los ingresos/egresos al partido y a la ciudad.



Educación Vial

La nueva Ley Provincial de Tránsito (art. 14º inc. 3) establece la obligatoriedad de dictar cursos teórico-prácticos de Educación Vial para la obtención de la licencia. Estos cursos pueden ser dictados por escuelas de conducir públicas o privadas y, tanto los contenidos como su duración, deben estar homologados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Asimismo la Ley Provincial N° 13927 y su Decreto Reglamentario N° 532/09, sostiene un fuerte interés en la aplicación constante de la Educación Vial como uno de los ejes centrales para consolidar cambios que reduzcan los niveles de siniestralidad.

En ese sentido el Programa Municipal de Seguridad Vial, Bahía Conduce, no sólo lo entiende de la misma forma sino que viene trabajando anticipadamente llevando y llegando a la mayor cantidad de alumnos posibles conocimientos que permitan su formación con una conciencia vial diferente.

Esta actividad es desarrollada por personal idóneo, capacitado en términos pedagógicos y en conocimientos viales, y paulatinamente va incorporando los elementos que las nuevas legislaciones promueven.

La programación pautada consiste en

Programas de Educación Vial Señales en Juego

Introducción

La Educación Vial es un proceso complejo que implica a la persona en todos sus aspectos. Es mucho más que enseñar normas de tránsito. Implica aprender a convivir y compartir con seguridad, responsabilidad y respeto por el espacio de la vía pública, que pertenece a todos. Desde esa perspectiva, es necesario promover el sentido crítico y el compromiso para el desarrollo de acciones y transformaciones del medio en el que se habita.

La Educación Vial debe considerarse como un contenido integral capaz de promover el desarrollo de la persona humana en sus dimensiones individuales, social y ética. En este sentido, forma parte de varios ejes transversales, generalmente presentes en los proyectos institucionales, como son:

Educación para la Salud: La educación vial implica el aprendizaje de actitudes y comportamientos seguros para la prevención de accidentes, para el cuidado y prevención del bienestar propio y de los demás en la vía pública.

Educación para la Convivencia y la Ciudadanía: La Educación Vial implica aprender a convivir y compartir con seguridad, responsabilidad y respeto por el espacio de la vía pública, que pertenece a todos.

Educación Ambiental: La Educación Vial se vincula con la Educación Ambiental en sentido amplio, la considera un instrumento para transformar el medioambiente humano, en la vía pública, para una mejor calidad de vida no solo en lo relacionado con los aspectos contaminantes del funcionamiento del sistema (contaminación sonora, del aire, visual), sino también para el desarrollo de una convivencia más armoniosa y sana.

¿A qué edad se debe comenzar?



Teniendo en cuenta las características cognitivas, afectivas y sociales de los niños, el período comprendido entre los 3 a 5 años es especialmente importante en la formación de hábitos y actitudes.

En este período tienen un avance en su coordinación motora y por lo tanto en el control de su propio cuerpo, permitiendo la manipulación y la exploración del medio. Perfeccionando las habilidades perceptivas lo que les permite observar y luego representar.

Educación Inicial

En el período que comprende la Educación Vial, los niños hacen uso de las vías públicas como peatón o viajero acompañado. Por ello se pretende fomentar actitudes de conciencia ciudadana y desarrollar en ellos hábitos encaminados a la creación del sentido vial. Es muy importante el desarrollo de hábitos de observación visual, auditiva y hábitos psicomotrices relacionados con nociones espaciales, junto con la necesidad de que conozcan ciertas normas que regulan el orden social. Para ello es necesario que:

- Adquieran confianza en las propias posibilidades de acción.
- Fomenten la iniciativa para aprender habilidades nuevas.
- Se orienten e independicen por los espacios cotidianos.
- Adquieran un hábito de conducta que les haga tener un comportamiento adecuado como peatones en la calzada, acera, semáforos, automóviles, etc. e identifiquen y diferencien los conceptos de acera, cordón, calzada, paso para peatones y semáforos.
- Fomentar en los niños actitudes de conciencia ciudadana con relación al uso de las vías públicas y el tránsito.

Objetivos Específicos:

1. Estimular la practica de cruzar la calle con seguridad, adoptando el comportamiento de PARAR, MIRAR, Y ESCUCHAR.
2. Promover el uso adecuado de los cinturones de seguridad en los vehículos.
3. Fomentar el respeto por las normas de tránsito más usuales de la vía pública.
4. Promover actitudes de respeto al peatón y concientización a la hora de compartir espacios comunes.

Destinatarios: Alumnos que concurren a los jardines públicos de la ciudad: 3ª secc.

2º Cursos de Capacitación para instructores de Academias de Conducir

A los efectos de brindar una mayor calidad en la enseñanza de la conducción se firma un convenio de colaboración con la **CORPORACION DEL COMERCIO, INDUSTRIA Y SERVICIOS DE BAHIA BLANCA**, institución que posee incorporada la Cámara de Academias de Conductor, cuyos objetivos son los siguientes:

1. Proporcionar a los instructores los contenidos teórico-prácticos especificados en el Código de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires. A lo cual se deberá adicionar herramientas para el trato apropiado de los educandos.
2. Dichos contenidos deberán ser impartidos por los instructores de las Escuelas de Conducción habilitados a tal fin por EL MUNICIPIO. Este, a su vez, será el responsable de entregar y supervisar los mismos.



3. Los cursos y/o clases serán obligatorias y se dictarán en las instalaciones de LA CORPORACIÓN, tendrán una duración mínima de 45 minutos y deberán abarcar todas las clases y/o categorías previstas por la legislación o, en su defecto, se deberán impartir clases específicas.
4. Los instructores que asistan a dichas clases deberán presentar su Documento Nacional de Identidad, el Certificado de Habilitación y recibir, una vez cumplido el curso, un Certificado de Asistencia que será entregado en el Dpto. de Licencias de Conductor al momento de rendir los exámenes pertinentes.

3º Puesta en valor y ampliación de funcionamiento de CEVI

- Integrar los distintos esfuerzos realizados por diferentes entidades en lo que a materia de educación vial se refiere.
- En este sentido, y como primera acción concreta, se promueve el fortalecimiento del CEVI (centro de educación vial infantil de Vialidad Provincia).
- A tal fin se propone la firma de un convenio entre la MBB, Dirección Provincial de Vialidad y un grupo de voluntarios para ampliar el horario de funcionamiento, renovar el equipamiento y proyectar acciones que involucren aportes de ciudadanos y empresas.

4º Pista de Enseñanza de Manejo:

Se procede a la firma de un convenio con ACCARA Bahía Blanca que posee los siguientes objetivos:

5. Adquisición de una Pista de Enseñanza de manejo para menores para LA MUNICIPALIDAD.
6. Dicha Pista deberá ser utilizada por LA MUNICIPALIDAD para impartir conocimientos viales, quedando bajo su responsabilidad el cuidado, mantenimiento y logística necesarios para su uso.
7. A su vez, y cuando "ACCARA" necesite, podrá requerirla en tiempo y forma para ser utilizadas en eventos locales y/o regionales que contribuyan a la educación vial. En estos casos las condiciones de mantenimiento, logística de traslado y conservación quedarán a cargo de "ACCARA".
8. Invitar especialistas para la capacitación pública de los ciudadanos en materia de seguridad vial.

5º Manual de Conocimientos Viales:

Desarrollado por el Gobierno Municipal en su totalidad, e incorporando la nueva normativa de Tránsito, el manual busca superar lo que hasta hoy se utilizaba para rendir los exámenes para la obtención de la Licencia de Conducción, transformándolo en un medio capaz de brindar al conductor conocimientos más amplios y precisos para una conducción diaria adecuada, además de constituir una herramienta que permite una evaluación teórico-práctica cualitativamente más exigente.



Mapa Accidentológico

Para el desarrollo íntegro del Mapa Accidentológico se procedió a determinar la metodología a utilizar en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

A los efectos de su concreción se procede a la firma de un **Convenio con la Universidad Nacional del Sur** con el objeto de llevar a cabo proyectos de investigación y acción de proyectos sobre **Accidentología Vial** y cuyo objetivo final es el **Mapa Accidentológico**.

Seguidamente se describe las definiciones y la metodología a utilizar.

Definición

Mapa de puntos Negros: Se entiende como tal a la expresión plástica que, con el marco de la cartografía local y la red caminera zonal, presenta la información asociada a sitios puntuales o sectores que fueron escenario de accidentes de tránsito. Según esta definición el mapa estará compuesto por datos alfanuméricos con información de detalle sobre los siniestros ocurridos y/o características físicas de la infraestructura vial y por mapas georeferenciados con la red vial. Los datos alfanuméricos se vinculan a los mapas por medio de sus coordenadas geográficas.

Punto Negro: (PN) sitio puntual donde ocurrieron siniestros de tránsito con víctimas.

Tramo de Concentración de Accidentes: (TCA) tramo donde ocurrieron siniestros de tránsito con víctimas. La unidad de su extensión puede ser definida por el administrador del sistema de siniestros de tránsito.

Sistema de Información Geográfica: (SIG o GIS, en inglés) es un sistema de hardware, software, información espacial y procedimientos computarizados, que permite y facilita el análisis, gestión o representación del espacio. Contiene información de distinta índole, entre las que podemos mencionar vías de comunicación, demografía, topografía, hidrografía, imágenes satelitales, etc. Estos Sistema contienen una base de datos alfanumérica con información geográfica que se encuentra asociada por un identificador común a los objetos gráficos de un mapa digital.

Objeto del Protocolo:

- Documento que contiene las normas y procedimientos a seguir, para la recopilación, elaboración de la información estadística y el mapa de puntos negros de la siniestralidad vial en Bahía Blanca.

Instituciones involucradas:

- De acuerdo a la normativa vigente en nuestro país, en la actividad de recopilación, procesamiento y presentación de la información estadística y mapa de puntos negros de la siniestralidad vial intervienen las autoridades policiales, viales, de transporte y Justicia de las distintas jurisdicciones territoriales.

Metodología

- La metodología a adoptar debe ser a través de planillas de fácil y rápido llenado con opciones precisas, en lo posible con casilleros de múltiple opción. Las planillas deben tener los campos necesarios para completar los datos que se establecen en el

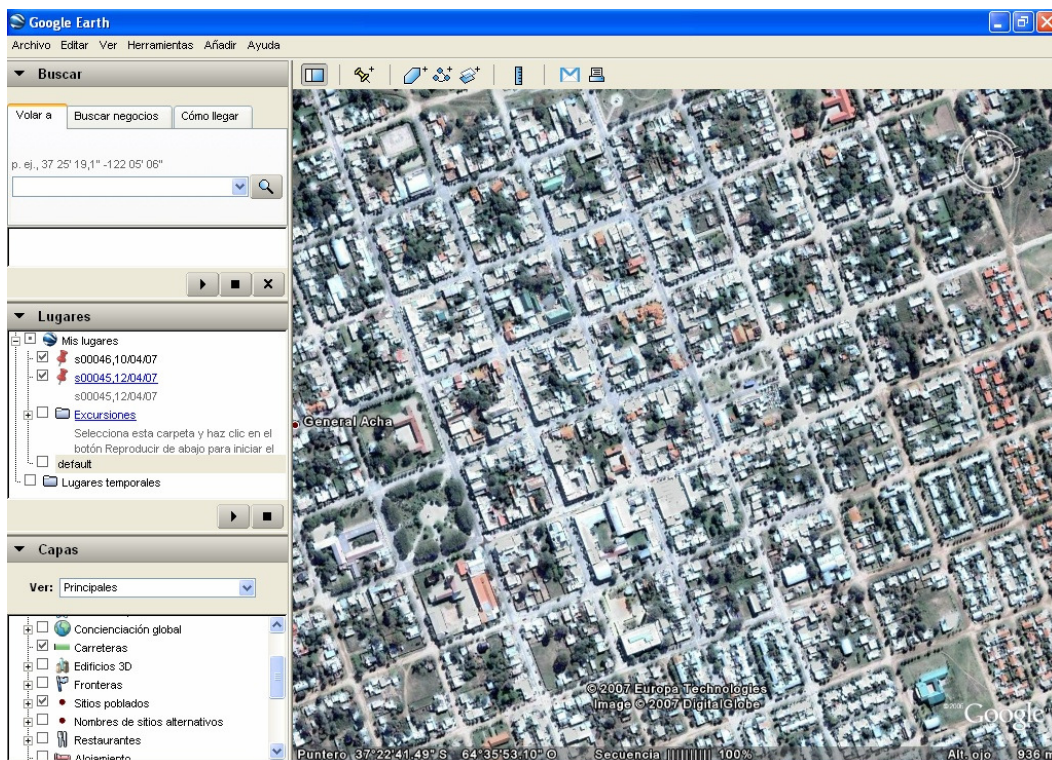


Anexo I y, en el mismo orden en que se define la base de datos para su ágil y cierto procesamiento posterior.

- La determinación precisa del sitio de ocurrencia de un siniestro de tránsito es fundamental a la hora de estudiar las posibles causas que contribuyeron al suceso. Esto es especialmente importante para los órganos responsables de la infraestructura vial.
- Se proponen dos alternativas posibles:
- - ubicación del sitio mediante la indicación de ruta y progresiva para el caso de zonas rurales o bien por la calle y la numeración correspondiente – o la esquina en determinados casos-.
- - ubicación del sitio mediante la utilización de coordenadas geográficas dadas por latitud y longitud en el sistema de proyección WGS84.

Coordenadas geográficas dadas por:

- posicionadores satelitales (navegadores GPS) de bajo costo y fácil manejo.
- mapas satelitales de acceso gratuito por Internet tal como el Google Earth.



Indicadores de Siniestralidad

- Índice de Accidentes Mortales (IAM)
- Índice de Mortalidad (IM)
- Índice de Peligrosidad (IP)
- Índice de Riesgo (R)
- Densidad (D)

Indicadores



- Se define Índice de Peligrosidad (IP) como la cantidad de accidentes con víctimas por cada 100 millones de vehículo-kilómetro (CMVKM);
- Se define Índice de Accidentes Mortales (IAM) como la cantidad de accidentes mortales por cada 100 millones de vehículo-kilómetro (CMVKM);
- Se define Índice de Mortalidad (IM) como la cantidad de muertos por cada 100 millones de vehículo-kilómetro (CMVKM);
- Se define Índice de Riesgo (R) como la cantidad de accidentes por cada 100 millones de vehículo-kilómetro (CMVKM);
- Se define Densidad (Dacv) como la cantidad de accidentes con víctimas por cada 1000 kilómetros.
- Se define Densidad (Dmu) como la cantidad de muertos por cada 1000 kilómetros.

Etapas de la elaboración del Mapa

- E1. Recolección de datos siniestros
- E2. Almacenamiento en bases de datos digitales
- E3. Transmisión de los datos
- E4. Procesamiento de los datos.
- E5. Presentación de la información siniestral
- E6. Confección del Mapa.

Indicadores de resultados por etapas:

- Número de planillas relevadas: cantidad de planillas relevadas sobre el total de siniestros ocurridos.
- Número de siniestros representados: porcentaje de siniestros que pueden ser presentados en el mapa.

Indicadores

- Accidente con víctima (acv) es todo accidente en el cual se registra al menos una víctima (herido leve, grave, o muerto).
- Accidente mortal (am) todo accidente en el cual se registra al menos un muerto.
- Muerto (mu) por accidente de tránsito, es básicamente el que falleció en escena o dentro de las 24 horas posteriores al accidente.
- VKM para una extensión dada de ruta es el que surge del producto del TMDA por la longitud de la extensión de la ruta considerada por los 365 días de un año promedio. En los casos que la extensión de ruta considerada presente distintos tramos de TMDA, el VKM se obtendrá como la sumatoria de los VKM de cada tramo.

Modelo e Intervalos de filtros para el Mapa

Se acordó utilizar los siguientes intervalos y convención de colores para la presentación de la información de siniestros de tránsito en forma de mapas de puntos negros:

- Mapa de víctimas en valor absoluto:
 - Una víctima. Color amarillo
 - De dos a cinco víctimas. Color naranja
 - De seis a diez víctimas. Color marrón
 - Más de diez víctimas. Color rojo

Mapa de hechos en valor absoluto:

- No se representarán ni considerarán hechos simples.
- Uno a cinco hechos. Color amarillo



- De seis a diez hechos. Color naranja
- De once a veinte hechos. Color marrón
- Más de veinte hechos. Color rojo

Infraestructura Vial

El eje Infraestructura Vial es determinante no sólo para un desenvolvimiento más seguro y uniforme del tránsito, sino para la definición de las características de la ciudad y su funcionamiento partiendo de la sencilla razón de que transportarse (bajo cualquier medio) constituye la primera acción de nuestra cotidianeidad.

1º Obras Viales

- § **Finalización del proyecto Puente Peatonal:** consistente en el cruce aéreo sobre Avda. Cabrera a la altura de la Escuela de Agronomía lo cual, evidentemente, asegurará al peatón el tránsito seguro (en proceso de licitación)
- § **Finalización de la semi peatonal calle O´Higgins entre Brown y Chiclana:** consistente en una semi-peatonalización de la arteria que reducirá niveles de flujos y velocidades de circulación, asegurará al peatón mayores índices de tránsito apropiado y regulará la alta conflictividad de carga y descargas en los comercios allí emplazados.
- § Proyecto: "**PAVIMENTACIÓN CALLE PILMAIQUÉN ENTRE CALLES 14 DE JULIO Y LUCAS ABAD**": La obra consiste en la pavimentación de la calle PILMAIQUEN entre 14 de Julio y Lucas Abad (10 cuadras)

Obras en ejecución a través de Convenio con Vialidad Nacional

- § "**Construcción Rotonda en intersección calle Don Bosco y C. Gardel**" - Pavimento de hormigón de 0.18 m de espesor sobre base tosca cemento de 0.15 m de espesor. complementariamente se ejecutarán obras de iluminación y semaforización, desagües pluviales y señalización horizontal y vertical.
- § "**Bacheo y carpeta asfáltica en accesos varios a Bahía Blanca y Gral Cerri desde Ruta Nacional Nº 3**" - Para mejorar la transitabilidad de los accesos a Gral. Cerri, al Balneario Maldonado, por calle Pacífico y por calle Charlone se ejecutará bacheo y carpeta de rodamiento con concreto asfáltico en 0,06 m de espesor, señalamiento horizontal y vertical.
- § "**Bacheo, carpeta asfáltica y reparación de losas de Hº en camino Sesquicentenario desde RN Nº33 y empalme Ruta Nº3** - Se ejecutará carpeta de rodamiento con concreto asfáltico en 0.06 m de espesor, construcción de losas de hormigón de aproximación a vías de FF.CC en 0,30 m de espesor y señalamiento horizontal.
- § "**Repavimentación y reconstrucción de camino 007-01 La Carrindanga**" - :Reconstrucción del Camino en el tramo entre el acceso al Parque de Mayo hasta puente 3.450 m (Alto Nivel) con carpeta de concreto asfáltico de 0,06 m de espesor, construcción de cordón cuneta en sector urbano, construcción de alcantarillas, señalización horizontal y vertical e iluminación de la traza.

Obras de Pavimentación

- **Pavimentación 42 cuadras: en ejecución -**
- **Pavimentación en 372 cuadras: Etapas I a XVI : Licitadas y a definir su inicio.**

2º Transporte de Carga:

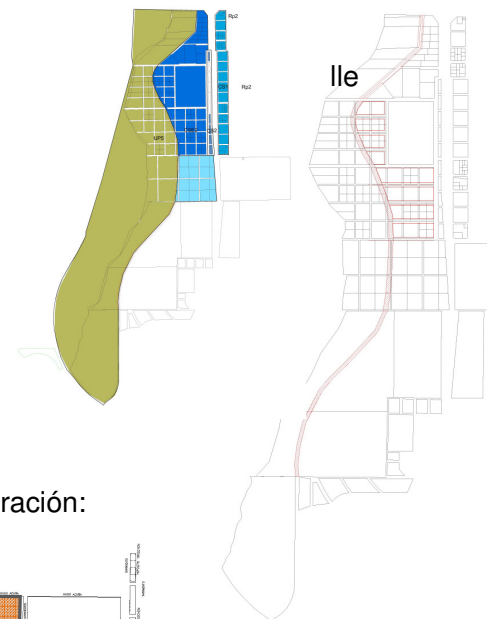
Finalizado el estudio de relevamiento de campo, análisis de conectividad y demanda usuario, se encuentra en proceso de redacción del proyecto de ordenanza que permitirá una nueva organización de la operatoria de carga/descarga, tanto en el macro como en el micro centro, determinando horarios y lugares específicos.

3º Unidad de Reformulación Urbana

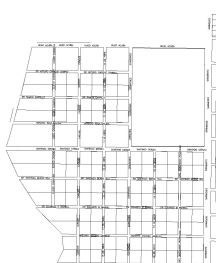
Mediante el estudio integral de diversas y específicas áreas de nuestra ciudad, y en el marco de un trabajo conjunto entre el municipio, los cuatro colegios de profesionales y las dos universidades locales, la Unidad de Reformulación proyectó y presentó diversos proyectos cuya incidencia en materia vial se describe seguidamente:

1.- AREA PARTICULARIZADA VALLE DEL NAPOSTA _ expte. 418-9897/2009

1.a – SE formula la Avenida del Valle del Napostá, de borde costanero a la ribera del arroyo, que vincula la calle Jacksonvi- con calle diagonal sin nombre hasta Av. de Circunvalación (J. Newbery), definiendo un área para futuro parque público, como una calzada de doble vía, con boulevard, senda peatonal, ciclo vía, sectores de estacionamiento y áreas de servicios de apoyo.



1.b - Se reformulan las siguientes calles en el sector de reestructuración:



SITUACION ACTUAL



SITUACION PROPUESTA



- Previsiones de ancho de calles: a) Derqui: Avenida de 23 metros, deberá prever el canal de desagüe de la zona NE y espacio público tipo bulevar, b) Luis E. Vera: Avenida de 30 metros, c) Gorriones: calle de 23 mts.,
- Desafectación de calles: a) Martiniano Rodríguez, entre Santiago Derqui y Luis Emilio Vera, b) 19 de Mayo, entre Santiago Derqui y Luis Emilio Vera, c) Gorriones, entre Santiago Derqui y Luis Emilio Vera.
- Ensanche de calles, como vías de penetración, con perfiles de 30mts. a) Dr. Arturo Enrique Sampay, entre Caronti y Gorriones, b) Dr. Ramón Carrillo, entre Caronti y Gorriones, c) Horacio Rega Molina, entre Caronti y Gorriones, d) Intendente Santiago Berge Vila, entre 11 de Abril y Sarmiento, e) Dr. Eduardo B. Bambill, entre 11 de Abril y Sarmiento, f) Maestro Antonio Ambrusi, entre Gorriones y Sarmiento.

2.- PLAN DIRECTOR ING. WHITE

2.a.- INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS DE BORDE URBANO / AREA PRODUCTIVA

- Corresponde a la materialización de las vialidades: **Libertad, San Martín y Tarija**
- Resolución de circulaciones compuestas que **dividen el tránsito pesado de riesgo del tránsito urbano**, la concreción de cortina forestal y bulevares separadores.
- **Puente peatonal** sobre la parrilla ferroviaria que comunique la localidad de Ing. White y el Boulevard Juan B. Justo.



2.b.- PROGRAMA DE CONECTIVIDAD Y TRANSPORTE

- **TREN URBANO:** Habilitar el “tren urbano” como alternativa de transporte público de pasajeros durante feriados y fines de semana. Circuito Estación Sur - Estación Supr. – Estación I. White.
- **REFUGIOS:** Identificar las paradas del servicio de transporte urbano a través de la construcción de refugios y/o la correspondiente señalización.

3.- PLAN DIRECTOR GRAL. DANIEL CERRI

Programa De transporte y conectividad:

- Tren urbano: Gestión de 3000 mts. de recorrido ferroviario, reforzando el circuito turístico. Recupero y montaje de material ferroviario.
- Estudio sobre vialidades de doble mano y plan de pavimentación.
- Relocalización y propuesta de parada servicio transporte público a proximidad Fortín Cuatrerros y Circuito turístico.

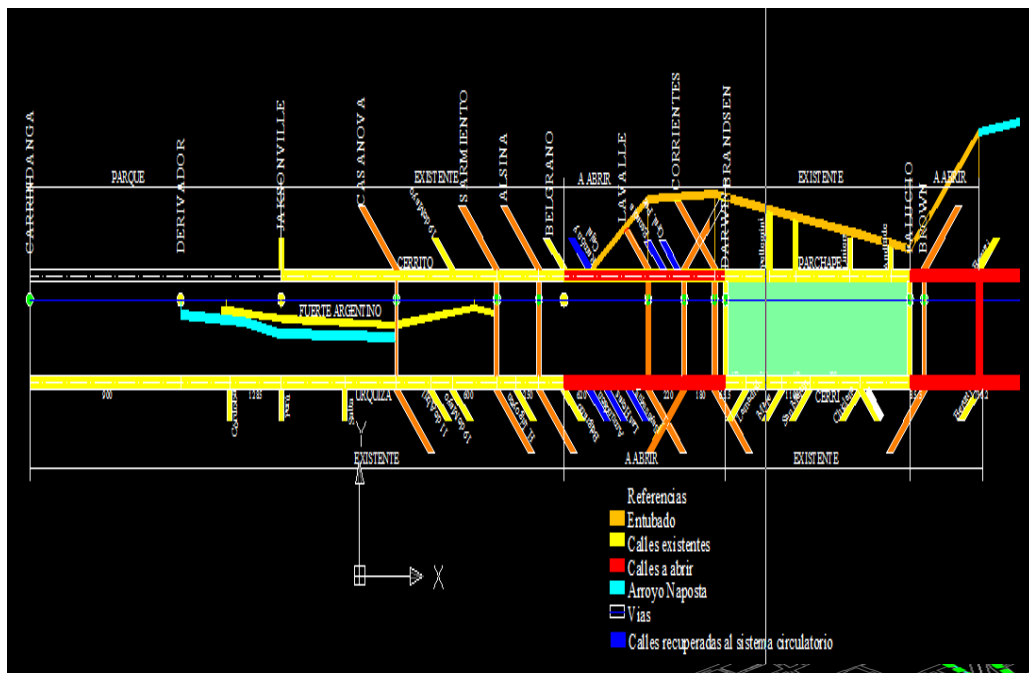
4.- AREA CENTRAL

4.1.- VIALIDADES SOBRE BORDE FERROVIARIO

PROBLEMAS IDENTIFICADAS

- a) La discontinuidad de las calles de borde originan en situaciones céntricas inapropiadas calles sin salida como Admunsen, Espora, Las Heras, Sayhueque, Esnaola, y por último Ramón y Cajal.
- b) Origina frentistas privados sobre espacios potencialmente públicos sin garantizar la accesibilidad a los mismos.
- d) Desarticula y fragmenta corredores de borde con gran capacidad de estructuración a lo largo de las fajas como es el caso de Urquiza y Cerri por un lado y Cerri y Parchappe por el otro perdiéndose la capacidad de los corredores consolidados de inducir desarrollo en franjas adyacentes.

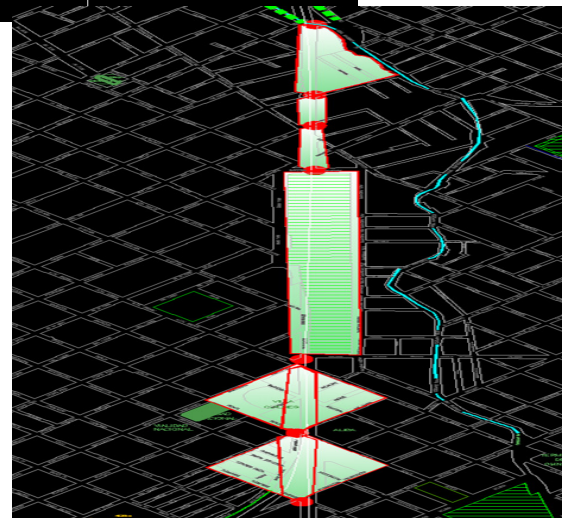
PROPUESTA (en rojo la apertura de vialidades)



Continuando lo iniciado con la apertura de Av. Cerri y completando el sistema

1- La primera etapa de estas obras es la interconexión de las avenidas de borde Urquiza - Cerri con Cerri - Parchappe.

2- Se organiza el sistema de borde hoy inconexo en "grandes rotondas" que se eslabonen a lo largo de la diagonal conectando los pasos a nivel entre sí. Conectando las "puertas" hoy discontinuadas. Alsina - Lavalle, Corrientes - Brandsen. Las rotondas





permiten la apropiación funcional y perceptiva del interior del corredor.

3- Hacia afuera del corredor: se recuperan 700 metros lineales de calles céntricas, actualmente sin salida integrándolas al sistema circulatorio general (calles Admunsen, Las Heras, Sayhueque y Espora sobre área centro y calles Ramón y Cajal y Esnaola sobre barrio La Falda).

4- Hacia el interior del corredor: se reconvierte 684 metros lineales de fondos a frentes de parcela sobre el área central, y 490 metros lineales de fondos a frentes de parcelas en el sector la falda.

ISEV - Programa de Movilidad Sostenible

En función del Estudio desarrollado por el ISEV para la Ciudad de Bahía Blanca en el año 2007, se determinó un Diagnóstico y se diseñó un Programa de Movilidad Sostenible. La ejecución de este último se programó en forma "modular".

La profundización de este estudio es el objetivo buscado y consiste en:

Encuadrándolo en los Módulos C (Jerarquización de la vía) y D (Macro y Microcentro), ya que es imprescindible iniciar con el módulo C para diferenciar los tránsitos pasantes de los internos y propios de la cotidianeidad de la sociedad bahiense. Hacer a destiempo o en forma muy simultánea distorsionaría la validez y credibilidad de la medición de los flujos vehiculares.

Todo lo planteado en el ítem "Relevamiento, Análisis y Diagnóstico" se absorbe en el Módulo D, a saber:

- *Realidad física de la infraestructura "en vías de agotarse".*
- *Crecimiento de la necesidad social de acceso a la zona por mayor concentración de actividades.*
- *El costo económico de la solución deberá absorberse entre todos los sectores involucrados con legítimos intereses. (esquema en el que "todos pierden" para mejorar el sistema)*
- *El costo político debe absorberlo la autoridad social exponiendo el problema y la solución, anticipando la crítica, en función de privilegiar el acceso/egreso de la zona de la mayoría a través de los medios públicos por sobre el interés particular de quienes lo hacen por medios propios.*
- *La solución técnica implicará una arquitectura moldeable a la complejidad del problema y no "atada" a un criterio único y uniforme.*

Los temas a cubrir en la ejecución de éste módulo, son los siguientes:

1. *Toma, acopio y procesamiento de datos que permitan una cuantificación y cualificación de la demanda de uso de la infraestructura por parte de personas, vehículos e intereses (comercio, abastecimiento, administración, transporte, etc.).*



2. *Estudio de segregación de tránsitos a saber: peatones –veredas y áreas peatonales- ; vehículos particulares, motos y bicicletas –estacionamiento, tránsitos pico y medio, estadía; vehículos de transporte público, líneas de tte. Colectivo, taxis y remises –uso preferente de arterias, paradas, etc.-; vehículos comerciales de abastecimiento del comercio local – horarios, bodega, espacios de operatoria de carga y descarga-; etc.*

3. *Análisis de características de los centros de atracción de viajes: actividades en el área, determinación de espacio y tiempo de las mismas.*

PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN ESCALONADA DEL TRABAJO PLANTEADO

Primera Etapa:

Toma, acopio y procesamiento de datos que permitan una cuantificación y cualificación de la demanda de uso de la infraestructura por parte de personas, vehículos e intereses (comercio, abastecimiento, administración, transporte, etc.).

- a. Requerimiento y recepción de informes a oficinas públicas de la Ciudad (y en su caso a la Provincia) y de trabajos desarrollados por entidades de la comunidad (Universidad, Comerciantes, Transporte, etc.).
- b. Trabajo de campo de tres (3) técnicos por una (1) semana, a efectos de actualizar proporcionalmente la base de datos relevada en la etapa del Diagnóstico.
- c. Informe con elaboración actualizada de la demanda y oferta de la movilidad local

Inicio: Mes de abril de 2010.

Tiempo de ejecución: dos (2) meses.

Segunda Etapa:

Estudio de segregación de tránsitos a saber: peatones –veredas y áreas peatonales- ; vehículos particulares, motos y bicicletas –estacionamiento, tránsitos pico y medio, estadía; vehículos de transporte público, líneas de tte. Colectivo, taxis y remises –uso preferente de arterias, paradas, etc.-; vehículos comerciales de abastecimiento del comercio local – horarios, bodega, espacios de operatoria de carga y descarga-; etc.

- a. Trabajo de laboratorio a partir del Informe de la etapa anterior.
- b. Trabajo de campo de dos (2) técnicos por tres (3) días, para mediciones, análisis y eventuales entrevistas.
- c. Informe

Inicio: Recomendamos no superar los seis meses de culminada la Primera Etapa. Tiempo de ejecución: dos (2) meses.



Tercera Etapa (final módulo):

Análisis de características de los centros de atracción de viajes: actividades en el área, determinación de espacio y tiempo de las misma, con propuesta de mejoras.

Las alternativas de mejoras a aplicar que puedan surgir de éste módulo son variadas. Por ejemplo:

a. *Jerarquización de la vía pública (complementaria y local respecto al módulo general sobre el tema), permitiendo la determinación de “corredores” de tránsito en forma de pares ingreso/egreso entre los puntos limítrofes del área.*

b. *Implementación de medidas específicas en arterias o tramos de arterias, con mayor uso de transporte público (no parece aún justificar carriles exclusivos). Por ejemplo prohibición de estacionamiento, carril derecho preferente, ajustar la frecuencia semafórica a la velocidad comercial de este tipo de transporte a efectos de desalentar el uso de esa vía por parte de los vehículos particulares, reubicación de las paradas de taxímetros en las transversales, etc.*

c. *Redefinición del sistema de estacionamiento en el área y particularmente el microcentro. Cuantificar y calificar la oferta de plazas en vía pública y en playas de estacionamiento. Una de las medidas a analizar es la de generar en el estacionamiento en vía pública la práctica de estacionamiento a 45° sobre una de sus manos, prohibiéndolo en la otra.*

d. *Generación de espacios útiles a las operatorias de carga y descarga. Estos espacios pueden ser operativos durante las 24 hs. para unidades vehiculares de hasta 3,5 tn., reservando la operatoria de vehículos mayores para determinados horarios y prohibiéndolos el resto del día.*

e. *Ensanchamiento de veredas en determinados circuitos, a efectos de favorecer los traslados internos peatonales y desalentar el uso del automóvil particular.*

- a. Trabajo de laboratorio a partir del Informe de la etapa anterior.
- b. Trabajo de campo de dos (2) técnicos por tres (3) días, para ajustes, análisis y eventuales entrevistas.
- c. Informe

Inicio: Recomendamos no superar los ocho meses de culminada la Segunda Etapa. Tiempo de ejecución: tres (3) meses