

Descripción del proyecto

En el marco del Plan de Seguridad Vial de la Ciudad, las Zonas 30 proponen soluciones viales de bajo costo para reducir la velocidad máxima de los vehículos a 30 km/h en zonas residenciales con niveles altos de siniestralidad. Tienen el objetivo de reordenar el tránsito y priorizar la movilidad peatonal y el uso de la bicicleta, mejorando así la seguridad vial, la convivencia y las condiciones ambientales de la zona.

Zona 30 Villa Real es la primera intervención de este tipo en la Ciudad de Buenos Aires, incluye 47 manzanas y se estima que la probabilidad de que ocurra un siniestro luego de las obras se reducirá en un 75%.

El barrio de Villa Real, ubicado en la Comuna 10, se caracteriza por ser un barrio de casas bajas cuyas avenidas principales son Gral. Paz, Francisco Beiró, y Lope de Vega. Es el segundo barrio menos extenso de toda la Ciudad y también uno de los que tienen menor densidad de población. Con poco más de 14 mil habitantes, es el tercer barrio menos poblado, luego de Versalles y Puerto Madero.

Mediante **una mejora integral en el barrio** que consiste en la incorporación de recursos como: señalética y sendas peatonales elevadas en accesos al área, ciclovías protegidas, chicanas y nuevos espacios verdes; se buscará **devolverle la calle a los vecinos del barrio generando un entorno más seguro y amigable** para las 14 mil personas que viven y se mueven todos los días por el perímetro comprendido por las calles Ramón Lista, Nogoyá, Juan E. Martínez e Irigoyen. La obra comenzará en los próximos días y tiene una duración estimada de 3 meses.

¿Por qué hacemos una Zona 30 en Villa Real?

La elección del barrio surgió a partir de la detección -en zonas residenciales dentro de la Ciudad- de una elevada tasa de siniestros viales; de pedidos vecinales de reductores a causa de altas velocidades, y de una alta densidad de escuelas y población mayor.

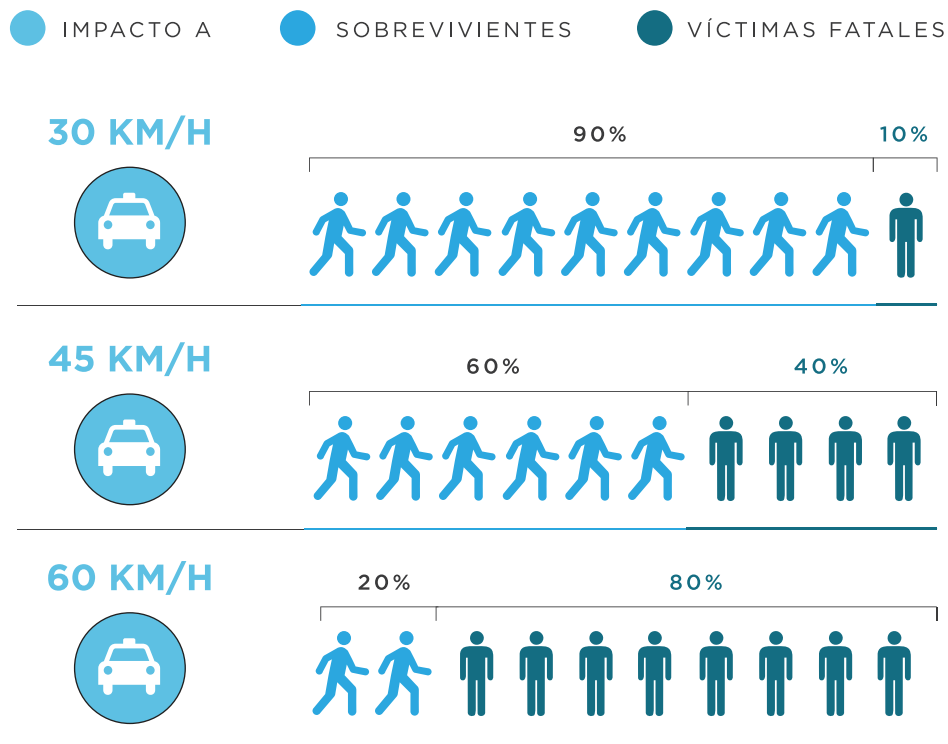
A partir de ese análisis, se realizaron relevamientos de campo y estudios de velocidad en el barrio donde se detectaron **máximas de 63 km/h** en estas calles.

La delimitación de la Zona 30 surge luego de analizar las funciones de las calles: la jerarquización vial, previendo calles cuya función principal es el tránsito como las avenidas, calles complementarias a éstas, y calles de menor jerarquía cuyas funciones principales son: el acceso de los vecinos que allí residen, la función ambiental y la función social. Es en éstas últimas calles donde se consolidan las Zonas 30, manteniendo fuera del área las vías principales como avenidas, calles con circulación de colectivos y calles complementarias de uso intensivo; y dentro de la zona, las calles de uso principalmente residencial. Así, se desincentiva el ingreso de tránsito pasante con el objetivo de generar que el tránsito sea más calmo logrando calles más seguras.

¿Por qué Máxima 30 km/h?

La velocidad es uno de los principales factores de riesgo y uno de los que determina si un siniestro generará una víctima fatal o una lesión grave. A mayor velocidad, menor es el campo de visión, y se requiere una mayor distancia de frenado. La probabilidad de muerte del peatón aumenta exponencialmente. En base a estudios previos y mediciones llevadas a cabo en Villa Real, se registraron **velocidades de 63 km/h y un total de 89 siniestros viales entre el año 2010 y 2016**. Además, se tiene conocimiento de incidentes viales ocurridos en 2017 que involucraron al menos una víctima fatal.

Por esta razón, es que se decidió implementar un área de velocidad máxima de 30 km/h. La importancia de respetar las velocidad máximas radica en que en un impacto **a 30km/h sobreviven 9 de cada 10 peatones, en uno a 45km/h sobreviven 5 y en uno a 60km/h sobrevive solo 1**.



¿Cómo impacta en el estacionamiento?

Tanto las intervenciones físicas que están proyectadas como los autos estacionados, producen un angostamiento de los anchos de circulación. Es decir, que el conductor percibe la sensación de fricción producida por los obstáculos laterales, y esto contribuye a reducir la velocidad de circulación. Por ello, como primera instancia de proyecto, **se implementó el estacionamiento sobre ambas aceras en todas las calles, aumentando un 70% la capacidad de estacionamiento legal de la zona**. Además, las intervenciones físicas se concentran en las ochavas sin necesidad de disminuir la cantidad de estacionamiento.

- 373 nuevos espacios para estacionar.
- 9 cuadras habilitadas para el estacionamiento junto a la acera izquierda.

¿Cómo cambia la fisonomía del barrio?

Los cambios que se proyectan en el barrio buscarán promover lugares de encuentro y disfrute a través del **rediseño del espacio público; es decir, recuperarán el uso de las calles para los vecinos y los niños:**

- Los **canteros** contendrán plantaciones bajas que no quitarán la visual en las esquinas, y a su vez funcionarán como superficie absorbente de las lluvias.
- Los pasajes seguirán teniendo la misma función, sin restringir el acceso vehicular ni sacando estacionamientos.
- Las escuelas tendrán cruces más seguros mediante intervenciones en las ochavas. Se mantendrán las dársenas para ascenso y descenso de pasajeros.

¿Por qué es importante extender la ciclovía en toda la Ciudad? ¿Qué es la Red de Ciclovías Protegidas?

La incorporación de infraestructura segura para el ciclista alentó a que cada vez más vecinos se suban a la bici. Mientras que en 2009 sólo un 0.4% de los viajes de la Ciudad se hacían en bicicleta hoy ese porcentaje ascendió al 3.5%; es decir 280.000 viajes diarios.

En julio de 2009 comenzó la construcción de la Red de Ciclovías y Bicisendas Protegidas. Hoy alcanza más de **192 km**, materializando el sentido de red y conectando todas las comunas de la ciudad. Esta iniciativa, sumada a una fuerte política de promoción, dio como resultado que en los últimos 5 años se multiplicará por 8 la cantidad de personas que se mueven en bicicleta por la Ciudad.

Son cientos de miles de personas que usan la bicicleta como medio principal o complementando su viaje con otras alternativas como el subte, el tren o el colectivo. La bicicleta representa hoy para todos ellos una opción más para llegar al trabajo, ir a estudiar; en definitiva, para trasladarse en la Ciudad.

A fin de año se alcanzarán los 200 km y próximamente se cubrirá toda la Ciudad de forma integral para alcanzar los 250 km de ciclovías propuestos para el año 2019 potenciando la conectividad de la Red.

Para qué sirven las chicanas y orejas?

Son intervenciones físicas que tienen el objetivo de **reducir la velocidad de los vehículos particulares**. A través de un pequeño desvío en la trayectoria de los mismos se logra una **velocidad moderada constante** a lo largo del recorrido.



¿Por qué no ponen semáforos? ¿Por qué el semáforo no es la solución?

Los semáforos son utilizados en calles y avenidas donde hay un gran flujo vehicular. Su función principal es realizar un ordenamiento del tiempo asignado a cada arteria para la circulación de los vehículos. Por lo tanto, **la incorporación de semáforos no es un recurso que se utilice para mejorar la seguridad vial de una intersección impactando directamente en la velocidad.**

En el caso de la zona intervenida, donde se registraron velocidades de 25 km/h por encima de la máxima permitida actual, se trata de casos de infracción a las normas. **La implementación de semáforos no revierte este comportamiento, y de hecho puede resultar perjudicial.**

¿Por qué no ponen lomas de burro o reductores? ¿Por qué no son la solución?

Las lomas de burro y reductores son elementos físicos puntuales que logran que el conductor **reduzca fuertemente la velocidad al pasar por ellos.** Para lograr una velocidad máxima de 30km/h como se busca en este caso, la distancia máxima entre reductores disminuye notablemente, por lo que aumenta el número de reductores por cuadra.

La implementación de este tipo de elementos haría que al pasar los autos, se generen vibraciones y ruidos; además la calidad del aire se vería muy afectada por el efecto contraproducente de frenar y acelerar constantemente. Por esto, **intentar lograr una velocidad de 30 km/h sólo con estas intervenciones puntuales, tendría efectos negativos en el barrio, principalmente en su calidad ambiental.**

¿Por qué es importante que las ochavas estén despejadas de autos?

El estacionamiento indebido en ochavas es una falta que, no sólo entorpece la circulación de vehículos, sino que **imposibilita que una persona con movilidad reducida pueda cruzar la calle de manera segura, o una madre pueda manejarse con un cochecito en forma cómoda.** Con las nuevas obras, se busca revertir esta situación para que **las ochavas queden liberadas.**

El tiempo de frenado de un vehículo se separa en dos fases, la fase de reacción y la fase de frenado. Los vehículos estacionados en las ochavas reducen el campo visual del conductor y retrasan el comienzo de la fase de reacción. Al liberar las ochavas y disminuir la velocidad de circulación de los vehículos se reducen los tiempos (y por ende las distancias recorridas) en ambas fases. **Esto trae como consecuencia directa la disminución de las probabilidades de incidentes viales.**

¿Cuál es la propuesta para los camiones? ¿Cambiarán su recorrido?

Todos los usos del barrio fueron tenidos en cuenta en el proyecto. En el caso de los comercios que operan con camiones se propuso un recorrido que no afecte su operatoria y fue optimizado gracias a la colaboración de los propios comerciantes, que nos compartieron su experiencia e inquietudes.



¿Afecta la circulación de vehículos de emergencia?

No, ya que las intervenciones están verificadas técnicamente y con especialistas en el área para no afectar el ingreso al barrio ni la circulación.

Líneas de colectivos que circulan por la zona.

Actualmente, varias líneas de colectivos circulan indebidamente por las calles del barrio tomándolas como atajo. **La circulación de colectivos no es compatible con las funciones de las calles de una Zona 30** (de acceso, social, ambiental) donde se busca recuperar un ambiente de tránsito calmo que fomente la vecindad. **Por esto, las intervenciones proyectadas buscan desalentar el tránsito pasante, ajeno al barrio, que toma estas calles de atajo en velocidad, inclusive los colectivos cuyos recorridos no pertenecen a las mismas.**

¿Cómo participaron los vecinos?

Para tener en cuenta la opinión de los vecinos del barrio **se realizó una reunión con vecinos el 25 de abril de 2017**, donde se explicó el concepto de la Zona 30 y el objetivo del proyecto. A partir de las solicitudes que hicieron los vecinos se hicieron ajustes en la zona y se analizaron los pedidos fuera del área dando una solución para esas intersecciones peligrosas. Las intersecciones que se determinaron para colocar reductores son:

- Nogoyá y Ruiz de los Llanos
- Nogoyá y Gordillo
- Nogoyá y Virgilio
- Víctor Hugo y Nogoyá
- Baigorria y Virgilio

¿Van a haber pasajes peatonales?

La obra no contempla incorporar pasajes peatonales.

¿Llega el estacionamiento medido a Villa Real?

Estacionamiento medido no llegará a Villa Real, ya que no se encuentra incluido dentro del listado de barrios que figura en la Ley que aprueba esta medida (Ley N° 5728).

¿Por qué la ciclovía va por Víctor Hugo? ¿con qué conecta? ¿por qué no puede ir por otra calle?

Se seleccionó la arteria Víctor Hugo dado que posee:

- Un caudal vehicular compatible con un sólo carril de circulación (máximo de 330 vehículos/hora a las 18 h)



- El ancho de calzada es de 3 carriles: dado que ambas aceras cuentan con estacionamiento, queda un solo carril de circulación. Es decir que la ciclovía no restringe la capacidad de la calle.
- No circulan líneas de colectivos.
- No tiene conflicto con el acceso a Instituciones educativas ni hospitales.
- Presenta una conectividad franca desde av. Juan B. Justo hasta la av. General Paz, con la posibilidad de cruzar a la Provincia y habilitar una conexión de carácter metropolitano.
- Víctor Hugo, además, conecta con dos ciclovías (Marcos Sastre y Elpidio González), logrando la integración del barrio de Villa Real, Monte Castro y Villa Luro, con la zona este de la ciudad, conformando la unidad de la red respondiendo a la necesidad de brindar cobertura al área.
- Llegando a 600 mts de la estación "Villa Luro" del FF.CC. Sarmiento, pudiendo en un futuro conectar las ciclovías nombradas con la estación.

Puntualmente, en relación a la comuna 10, y a los fines de identificar un eje que diera continuidad y conectividad en sentido NO-SE, se detectó lo siguiente:

- Uno de los criterios principales es resguardar la seguridad del ciclista y para ello se busca evitar las avenidas de alto caudal vehicular. En su lugar se selecciona preferentemente vías alternativas sin circulación de servicios colectivos. **Por esta razón es que se han desestimado las calles Irigoyen, Bruselas, Ruiz de los Llanos y Av. Lope de Vega.**
- Los ejes con calzada de adoquines no son aptos para la circulación de ciclistas y su intervención está sujeta a las condiciones de protección patrimonial con las que cuentan. Algunas calzadas de adoquín responden al catálogo con un marco legal que prohíbe su intervención. **Es por ello que se desestima la calle Cortina, por tener una protección entre las calles Baigorria y Arregui, y Calderón de la Barca entre las calles Pedro Morán y Nogoyá.**
- Por otro lado, se debe lograr generar conexiones francas, sin interrupciones y en lo posible sin desvíos. Por ello se han descartado las siguientes calles:

- a) Virgilio está interrumpida por la Plaza Terán y Plazoleta Vaccarezza (Virgilio y Alcaraz);
- b) Moliere, ya que se encuentra interrumpida por la Plaza Terán.

¿Por qué las ciclovías son doble mano?

Las ciclovías doble mano son vías seguras de circulación ya que no generan de por sí accidentes. Además la experiencia mundial nos permite suficiente apoyo para poder efectuar esta afirmación: ciudades como Sydney, Palma de Mallorca, Zaragoza y Sevilla utilizan las vías de doble mano. Por otro lado, si las vías fuesen de una sola mano, muchos ciclistas deberían circular por fuera de la red ya que no todos tendrían opción de movilizarse dentro de ella, lo cual es más inseguro.

Para más información: La primera "Zona 30" de la Ciudad en el barrio de Villa Real

