

Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Secretaría de Transporte

Plan de Seguridad Vial

2016 - 2019

*Ninguna víctima fatal
ni herido grave es aceptable.*



Buenos Aires Ciudad



Vamos Buenos Aires

Jefe de Gobierno
Horacio Rodríguez Larreta

Ministro de Desarrollo Urbano y Transporte
Franco Moccia

Secretario de Transporte
Juanjo Mendez

Subsecretaria de Movilidad Sustentable y Segura
Paula Bisiau

Director General de Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito y Seguridad Vial
Sergio Pietrafesa



Buenos Aires es una ciudad para disfrutar.
Diversa. Creativa. Innovadora.
Donde todos podemos sentirnos integrados
y desarrollar nuestro potencial.

Una ciudad conectada, que promueve el transporte público, sustentable y de calidad, y prioriza al peatón y la bicicleta.



Introducción Pag. 09

- Hacia una movilidad más segura
- Acciones principales para alcanzar la meta
- Contexto:
 - Principios básicos
 - La movilidad en la Ciudad de Buenos Aires
 - Foco en los usuarios vulnerables
 - El Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad: Monitoreo y evaluación

Situación actual Pag. 17

- ¿Quiénes?
- ¿Dónde?
- ¿Cuándo?
- La velocidad: factor de riesgo

Cambio cultural Pag. 25

- Aliados estratégicos
- Proceso participativo para la formulación del plan
- Cambio cultural en la movilidad
- Acuerdo por la Seguridad Vial

Plan de acción Pag. 33

- Cambio cultural
- Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad
- Peatones
- Motociclistas
- Conductores profesionales
- Ciclistas
- Automovilistas

Agradecimientos Pag. 61

Figura 1 Pag. 19

Víctimas fatales según tipo de usuario de la vía. Ciudad de Buenos Aires, año 2015. Valores absolutos.

Figura 2 Pag. 19

Víctimas lesionadas según tipo de usuario de la vía. Ciudad de Buenos Aires, año 2015. Valores absolutos.

Figura 3 Pag. 20

Víctimas fatales según sexo. Ciudad de Buenos Aires, año 2015.

Figura 4 Pag. 20

Víctimas fatales según franja etaria. Ciudad de Buenos Aires, año 2015.

Figura 5 Pag. 21

Siniestros según lugar de ocurrencia. Ciudad de Buenos Aires, año 2015.

Figura 6 Pag. 21

Mapa de esquinas con mayor siniestralidad. Ciudad de Buenos Aires, año 2015.

Figura 7 Pag. 22

Mapa de calor de acuerdo a la concentración de siniestros. Ciudad de Buenos Aires, año 2015.

Figura 8 Pag. 22

Mapa de la concentración de siniestros según Comunas. Ciudad de Buenos Aires, año 2015. Valores absolutos y tasa de siniestros/superficie (km²).

Figura 9 Pag. 23

Siniestros viales según momento del día. Ciudad de Buenos Aires, año 2015.

Figura 10 Pag. 23

Siniestros viales según día de la semana. Ciudad de Buenos Aires, año 2015. Valores absolutos.



Buenos Aires sigue creciendo y transformándose. Somos una Ciudad innovadora y creativa porque los porteños somos así.

Nos gusta salir de casa y estar al aire libre, juntarnos en un bar, disfrutar de lo que cada barrio tiene para ofrecernos. Además, salimos a trabajar, a estudiar, a visitar amigos. La Ciudad es nuestra casa.

Y como la Ciudad es nuestra casa, tenemos que movernos por ella con comodidad y tranquilidad. Para lograrlo, **es muy importante que convivamos todos juntos en las calles cada vez mejor**: peatones, automovilistas, motociclistas, los que andan en bici y los que viajan en transporte público, cuidando especialmente a los que caminan, andan en bici y en moto, que son los más expuestos a sufrir incidentes.

Nuestra meta es bajar en un 30% la cantidad de víctimas por incidentes viales en la Ciudad para el año 2019, y para eso es fundamental trabajar al mismo tiempo sobre cuatro pilares: la infraestructura, la legislación, la educación vial en todas las edades, y el compromiso de todos los que vivimos, trabajamos y habitamos la Ciudad.

Respetándonos, **cuidando la vida del otro como cuidamos la nuestra**, y dándonos cuenta de que todos tenemos el mismo derecho a circular, estamos dando un gran paso.

Tenemos el compromiso de hacer una Buenos Aires cada vez más inclusiva para todos los que nos movemos por ella. Con el Plan de Seguridad Vial vamos a estar mucho más cerca de hacerlo realidad.

Horacio Rodríguez Larreta

jefe de Gobierno
Ciudad de Buenos Aires





El camino de la convivencia.

Nuestro sueño es que Buenos Aires sea una ciudad donde todos queramos vivir. Un lugar de encuentro y disfrute, donde usar el transporte público, caminar y andar en bicicleta sean las alternativas más inteligentes y seguras para hacer nuestras actividades de todos los días.

Con proyectos como Metrobus, Ecobici y Áreas Peatonales, nos planteamos el desafío de **rediseñar el espacio público para darle prioridad a las personas**. El Plan de Movilidad Sustentable es el pilar que marca el rumbo de esta política pública que busca mejorar nuestra movilidad y promover el bienestar de las generaciones futuras.

Hoy nos encontramos frente a un nuevo desafío: generar **un cambio cultural en el tránsito** para que, entre todos, incorporemos actitudes más amables y solidarias que nos permitan mejorar la forma en la que nos relacionamos en nuestras calles. Poniendo el foco en cuatro ejes fundamentales -infraestructura, legislación y control, educación y concientización, y compromiso ciudadano-, buscamos reducir un 30% las víctimas fatales en el tránsito para 2019, entendiendo que el único número aceptable es 0.

El Plan de Seguridad Vial de la Ciudad es el primer paso para que empecemos a trabajar juntos. Es la excusa obligada para que conversemos y debatamos ideas que generen esta transformación impostergable. Solo poniéndonos en el lugar del otro vamos a cuidarnos más, porque **la seguridad vial es un compromiso de todos** y la construimos juntos.



Juanjo Mendez

secretario de Transporte
Ciudad de Buenos Aires

Av. 9 de Julio - ANTES de Metrobus

4



Av. 9 de Julio - DESPUÉS de Metrobus



Área Central - ANTES



Área Central - DESPUÉS





Introducción



Hacia una movilidad más segura

Este documento presenta el primer **plan de Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires** con los principios estratégicos que guiarán la política de movilidad segura de la Ciudad en el período 2016-2019. Fue diseñado con una perspectiva sistémica respecto de la problemática vial, teniendo como fin la mejora de la seguridad de todo el sistema de transporte.

Mejorar la seguridad vial implica un trabajo colectivo de toda la sociedad. La adopción y promoción de conductas seguras es una responsabilidad del gobierno y de todos los que nos movemos por la Ciudad. Para alcanzar la meta propuesta, es necesario trabajar en forma conjunta y coordinada entre el sector público, el privado y la sociedad civil.

En el 2015 en la Ciudad de Buenos Aires, el 69% de las víctimas fatales fueron **peatones y motociclistas**. Éstos son conocidos como usuarios vulnerables y están expuestos a un mayor riesgo ya que no cuentan con una carrocería que los proteja. Es fundamental el desarrollo de una infraestructura segura y trabajar sobre la convivencia entre los actores del tránsito para fomentar el respeto en el espacio público.

Para lograrlo, se plantea el trabajo en Función a cuatro ejes monitoreados por el Observatorio de Seguridad Vial:



INFRAESTRUCTURA SEGURA



CONTROL Y LEGISLACIÓN



EDUCACIÓN Y CONCIENTIZACIÓN



COMPROMISO CIUDADANO

Acciones principales para alcanzar la meta

INFRAESTRUCTURA

- **Restringir 261** cuerdas a vehículos motorizados en horarios clave.
- **Generar 5** áreas peatonales, estableciendo 409.500 mt .
- **Establecer 6** áreas en donde la velocidad máxima permitida sea 30 km/h.
- **Crear 21** entornos seguros de hospitales y escuelas con señalética y diseño que prioricen la movilidad no motorizada.
- **Realizar 28** intervenciones peatonales, con cruces más cortos y visibles.
- **Alcanzar 8** corredores de Metrobus y 62.5 km de circulación segregada.
- **Ampliar a 400** estaciones instaladas del Sistema de Transporte Público de Bicicletas instaladas.
- **Ofrecer 2500** bicicletas públicas.
- **Extender a 250 km** la Red de Ciclovías Protegidas.

CONTROL Y LEGISLACIÓN

- **Superar los 2000** Agentes de Tránsito en calle.
- **Realizar** la Verificación Técnica Vehicular de 600 mil automóviles y más de 60 mil motocicletas.
- **Alcanzar 2000** cámaras que monitoreen el tránsito.
- **Medir** el comportamiento del uso del casco, cinturón, celular y Sistema de Retención Infantil.

EDUCACIÓN Y CONCIENTIZACIÓN

- **Concientizar a 60 mil** alumnos en las escuelas.
- **Concientizar a 6 mil** conductores profesionales.
- **Implementar** nuevas prácticas y cursos en los trámites de otorgamiento y renovación de la licencia de conducir.
- **Realizar** campañas de comunicación y concientización masivas focalizadas en problemas clave.

COMPROMISO CIUDADANO

- **Publicar** anualmente reportes de siniestralidad a través del Observatorio.
- **Crear** un sitio web para que los vecinos puedan solicitar y aportar información sobre seguridad vial.
- **Promover** el trabajo conjunto con la sociedad civil, los familiares de víctimas y el sector privado a través de acciones del programa Amigos de la Movilidad Sustentable y Segura (AMSyS).

Contexto

Desde la Ciudad nos comprometimos a reducir las víctimas fatales por siniestros de tránsito en un 30% para 2019.

Las iniciativas y principios que guían este plan son los utilizados por las ciudades y países que mejores resultados han alcanzado en seguridad vial en el mundo. Estos lineamientos estratégicos se apoyan en una gestión de la seguridad vial desde una perspectiva sistémica orientada por la información del Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad (OSVC), que fundamentalmente promueven la participación y el compromiso de los ciudadanos para alcanzar una mejor convivencia en el tránsito.

Desde hace varias décadas, distintos países y ciudades del mundo emprendieron un camino hacia la mejora de la seguridad vial. Suecia, que lleva más de tres décadas siendo referente en la temática, creó en 1997 el programa Visión Cero, cuyo principio ético establece que nadie debería morir ni sufrir lesiones para toda la vida en siniestros de tránsito. A este principio se le sumó el concepto de que el sistema de transporte debe ser diseñado para contener y reducir el impacto de los errores humanos, creando lo que internacionalmente se conoce como Sistema Seguro.

Al 2013, en Suecia, el número de fallecidos por siniestros de tránsito anuales disminuyó 48% (de 541 a 260 víctimas), mientras que el de peatones fallecidos aproximadamente un 50%. En la ciudad de Nueva York, que también implementa esta visión estratégica desde el año 2013, se redujo el número de víctimas fatales por siniestros viales un 22% (de 297 a 231).

La Ciudad apoya esta visión y por eso en los próximos años trabajaremos para desarrollar una infraestructura urbana más segura, junto al control riguroso de la normativa y la comunicación y concientización en materia de seguridad vial. Además, fomentaremos la participación y el involucramiento de todos los ciudadanos en el seguimiento y la aplicación de los programas llevados a cabo.

Principios básicos del plan

El plan adopta los principios de lo que se denomina un Sistema Seguro que se basa en los siguientes puntos:

- Ninguna muerte o herido grave es aceptable por el sólo hecho de transitar en la Ciudad.
- Todos cometemos errores a pesar de conocer la normativa y la concientización gubernamental.
- El diseño de la infraestructura del sistema de movilidad debe contemplar los errores humanos y por consiguiente, cuando se produzcan, no haya víctimas fatales.
- La fragilidad del cuerpo humano debe ser tenida en cuenta en el diseño del sistema de movilidad.

La movilidad en la Ciudad de Buenos Aires

Por las calles, las avenidas y las autopistas circulan taxis, peatones, ciclistas, motociclistas, colectivos, camiones y autos particulares. Uno de los principales desafíos que la Ciudad afronta respecto a la movilidad es el hecho de que recibe a diario el ingreso de 2.950.000 personas desde la Región Metropolitana para trabajar o estudiar. Esta situación plantea un gran desafío para el ordenamiento del tránsito y la seguridad vial.

Cada día en la Ciudad se realizan 8 millones de viajes de los cuales el 84% son en transporte público. Del total, el 57% son en colectivo, el 18% en subterráneo, el 4% en taxi, el 3,5% en bicicleta y el 1% en ferrocarril. El 16% restante en vehículos privados o motos.

A mayor cantidad de vehículos, mayor probabilidad de siniestralidad. Desde la Ciudad promovemos políticas enfocadas en las personas y no en los automóviles, por lo que incentivamos el cambio modal del auto privado al transporte público. Por eso, mejorar la calidad y seguridad del servicio es de vital importancia.

Foco en los usuarios vulnerables

Trabajar con el foco en los usuarios vulnerables no implica exclusivamente una conducta más segura de su parte. Es necesario también, reconocer el derecho de éstos a circular por la Ciudad, y que los conductores de automóviles, camiones y transporte público aprendan a compartir las calles con ellos y respetarlos.

Focalizar en su responsabilidad desalienta el uso de estos modos de transporte y refuerza la creencia de que ellos son el problema. El ejemplo más claro es el de los motociclistas. Cuando se elaboró el plan de Seguridad Vial para Motos se buscó revertir la estigmatización sobre ellos, y encontrar una visión compartida de convivencia entre estos usuarios y demás actores del tránsito.

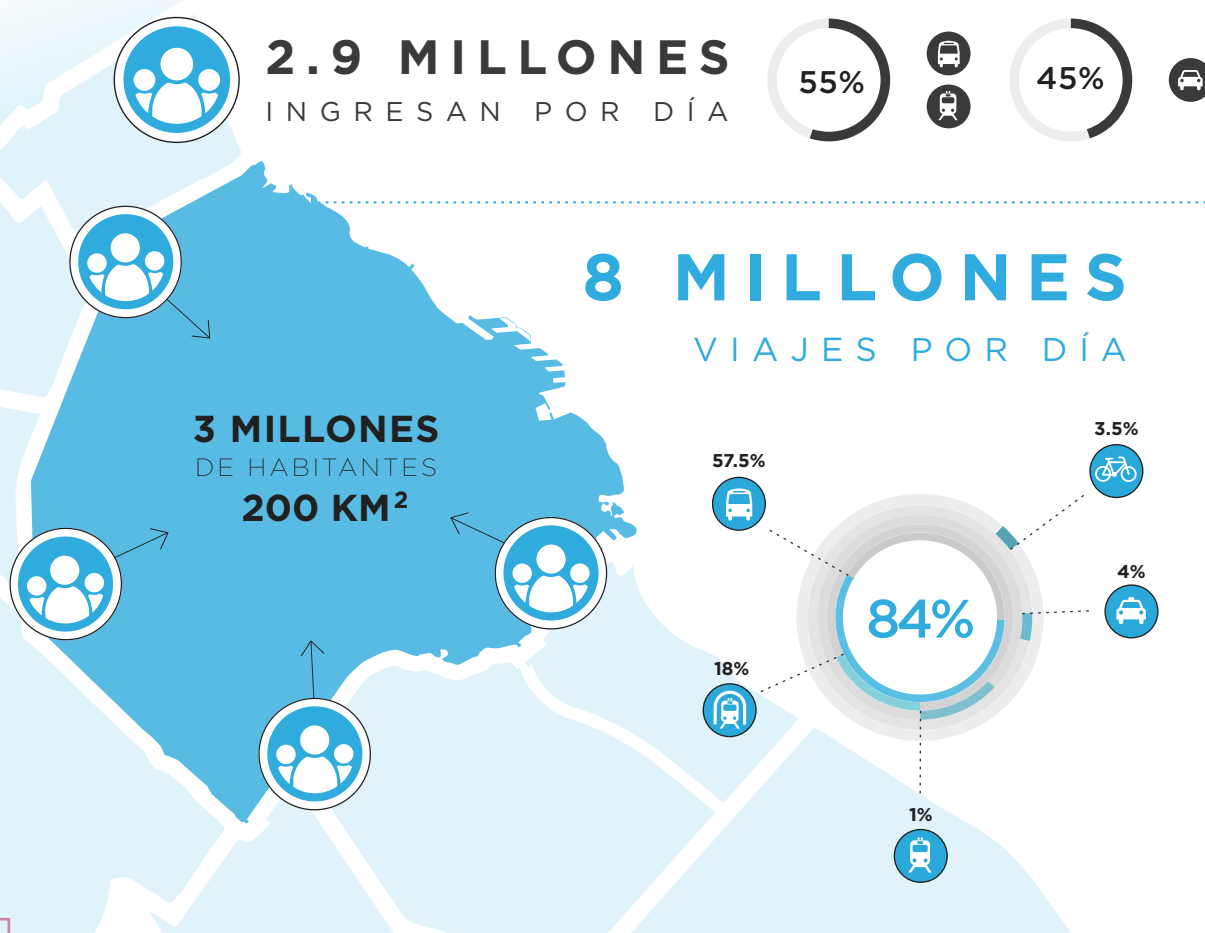
Buscamos promover estos modos de transporte, porque estamos convencidos de que es la mejor forma para alcanzar una ciudad sustentable, segura y próspera para vivir. Desde ese enfoque los distintos tipos de programas promueven y cuidan a los peatones y motociclistas desde la infraestructura de las calles, el fortalecimiento del control de las normas y la educación y concientización a través de campañas de comunicación masiva.

El Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad: monitoreo y evaluación

Un factor fundamental de la implementación de los planes de seguridad vial y sus acciones es la poca consideración que le dan a la instancia de monitoreo y evaluación. Esto garantiza una mejor utilización de los recursos y alcanzar los objetivos de largo plazo.

Se trata de un continuo ejercicio que mantiene la efectividad y provee herramientas para la comunicación interna y externa. En esta tarea tendrá un rol central el Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad que llevará a cabo mediciones y estudios de las acciones implementadas.

A fin de dar transparencia al plan, el Observatorio publicará mapas participativos, reportes y estudios específicos que servirán para los vecinos puedan realizar aportes y monitorear las acciones de seguridad vial.



COMPROMISO 2019

DISMINUIR VÍCTIMAS FATALES EN EL TRÁNSITO

↓ 30%



INFRAESTRUCTURA SEGURA

Acciones relacionadas al diseño del espacio público.



EDUCACIÓN Y CONCIENTIZACIÓN

Acciones relacionadas a la reducción de la velocidad máxima, a la conducción riesgosa y al respeto de las normas del sistema.



CONTROL Y LEGISLACIÓN

Acciones relacionadas a la correcta utilización de las calles por los usuarios.



COMPROMISO CIUDADANO

Acciones relacionadas a promover vínculos entre la sociedad y el gobierno, a fin de generar sinergias y transparencia del plan.



El Observatorio de Seguridad Vial es un centro de estudios de alta eficiencia y nivel técnico, que tiene como objetivo sistematizar y analizar información para comprender la situación actual en materia de seguridad vial en la Ciudad.

Los resultados obtenidos permitirán guiar los esfuerzos para alcanzar la meta de reducir en un 30% las víctimas fatales por siniestros viales para 2019.



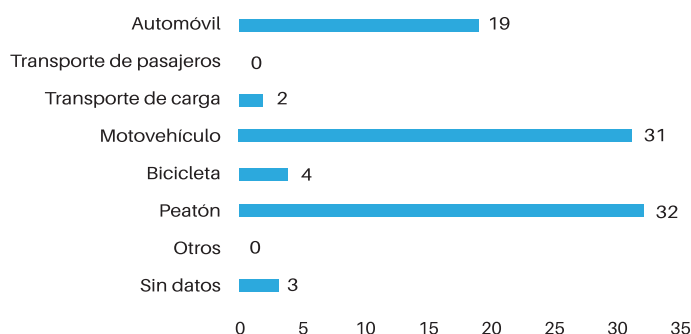
Situación actual







Figura 1: Víctimas Fatales según tipo de usuario. Ciudad de Buenos Aires, año 2015. Valores absolutos.

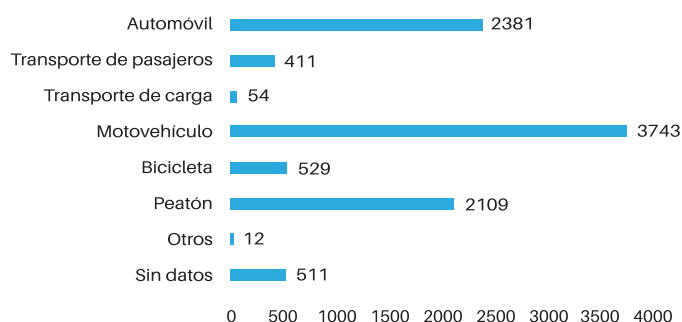


Fuente: Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad en base a los datos de la Policía Federal Argentina.

Los datos del año 2015 indican que el 69% de las víctimas fatales en siniestros viales en la Ciudad de Buenos Aires fueron peatones y motociclistas. A su vez, la mayor parte de lesionados también fueron los usuarios vulnerables.

¿Quiénes?

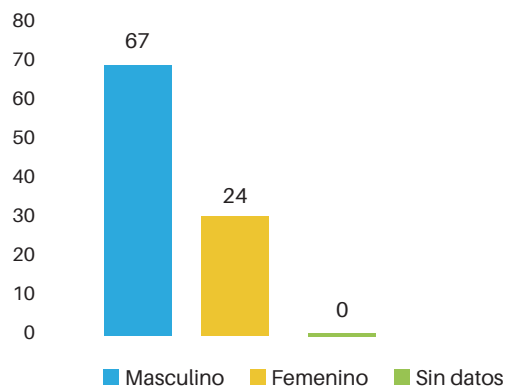
Figura 2: Víctimas lesionadas según tipo de usuario. Ciudad de Buenos Aires, año 2015. Valores absolutos.



Fuente: Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad en base a los datos de la Policía Federal Argentina.

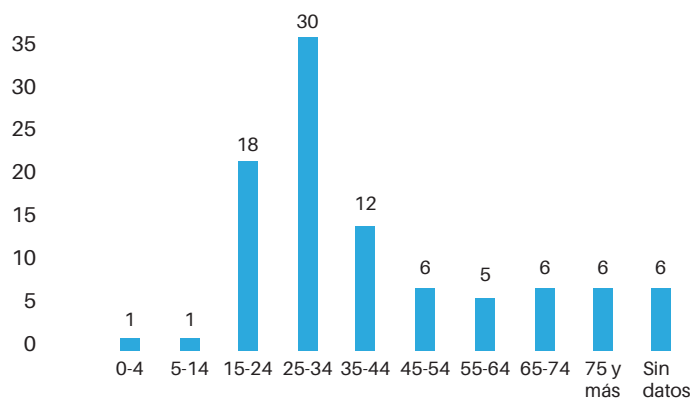


Figura 3: Víctimas Fatales según sexo. Ciudad de Buenos Aires, año 2015.



Fuente: Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad en base a los datos de la Policía Federal Argentina.

Figura 4: Víctimas Fatales según Franja etaria. Ciudad de Buenos Aires, año 2015.

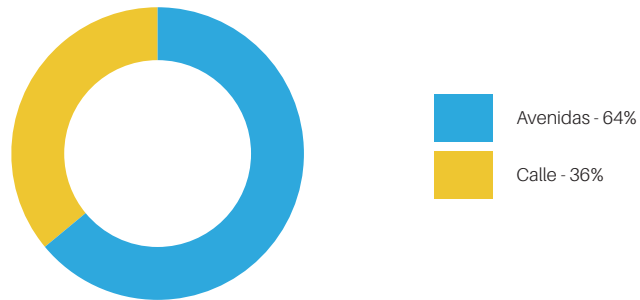


Fuente: Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad en base a los datos de la Policía Federal Argentina.

¿Quiénes?



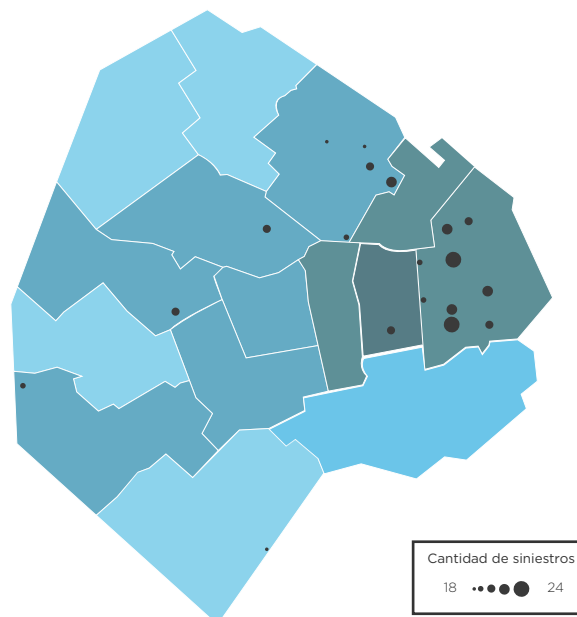
Figura 5: Siniestros según lugar de ocurrencia. Ciudad de Buenos Aires, año 2015 (porcentajes).



Fuente: Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad en base a los datos de la Policía Federal Argentina.

En 2015, el 64% del total de los siniestros registrados ocurrieron en avenidas. En relación a la distribución geográfica de los siniestros, se observa que la mayoría se concentra en el área central de la Ciudad donde existe un mayor flujo de tránsito al concentrar la mayor actividad laboral. Las Comunas 1, 2 y 3 son las de mayor tasa de siniestralidad sobre km², lo que también se asocia al mayor flujo vehicular que estas tienen por sobre el resto.

Figura 6: Mapa de esquinas con mayor siniestralidad. Ciudad de Buenos Aires, año 2015.

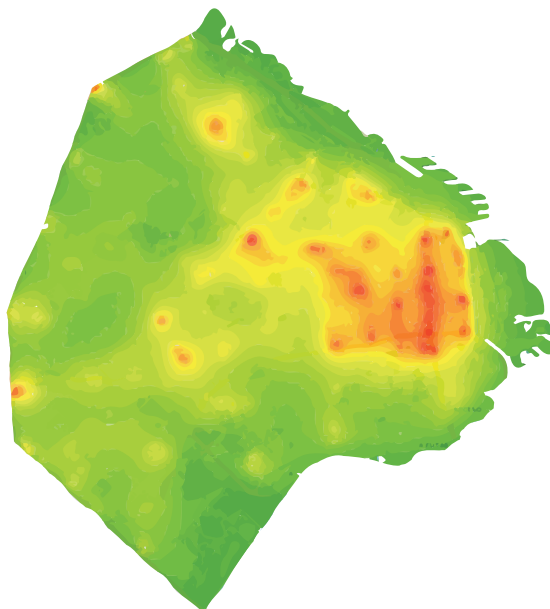


Los resultados se basan en la cantidad de siniestros registrados en un buffer de 50 mts. de cada intersección.

¿Dónde?

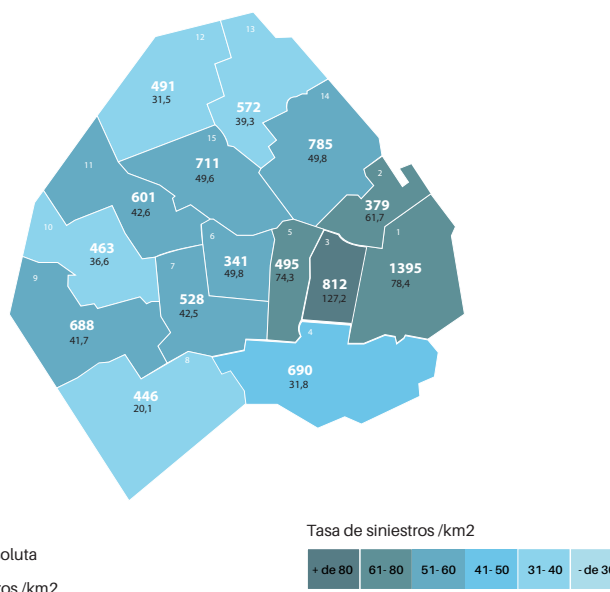


Figura 7: Mapa de calor de acuerdo a la concentración de siniestros. Ciudad de Buenos Aires, año 2015.



Fuente: Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad en base a los datos de la Policía Federal Argentina.

Figura 8: Mapa de la concentración de siniestros por Comunas. Ciudad de Buenos Aires, año 2015. Valores absolutos y tasa de siniestros/superficie (km²)



Fuente: Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires en base a los datos de la Policía Federal Argentina.

¿Dónde?



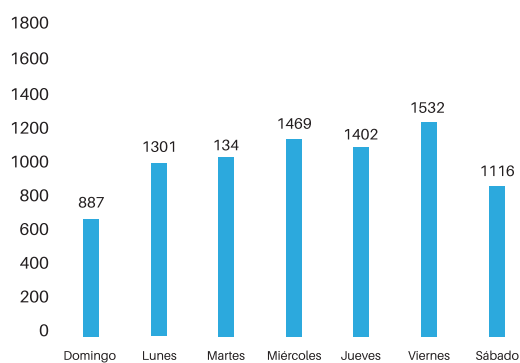
Figura 9: Siniestros viales según momento del día. Ciudad de Buenos Aires, año 2015 (porcentajes).



Fuente: Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad en base a los datos de la Policía Federal Argentina.

El 76% de los incidentes ocurrieron durante horario diurno (06:00 hs-19:59hs) y los días de semana. Esto tiene una clara vinculación con el acceso de casi 3 millones de personas diarias en horario laboral en la Ciudad. No obstante, la tasa de víctimas fatales c/1000 lesionados es mayor en el horario nocturno que en el diurno.

Figura 10: Siniestros viales según día de la semana. Ciudad de Buenos Aires, año 2015. Valores absolutos.

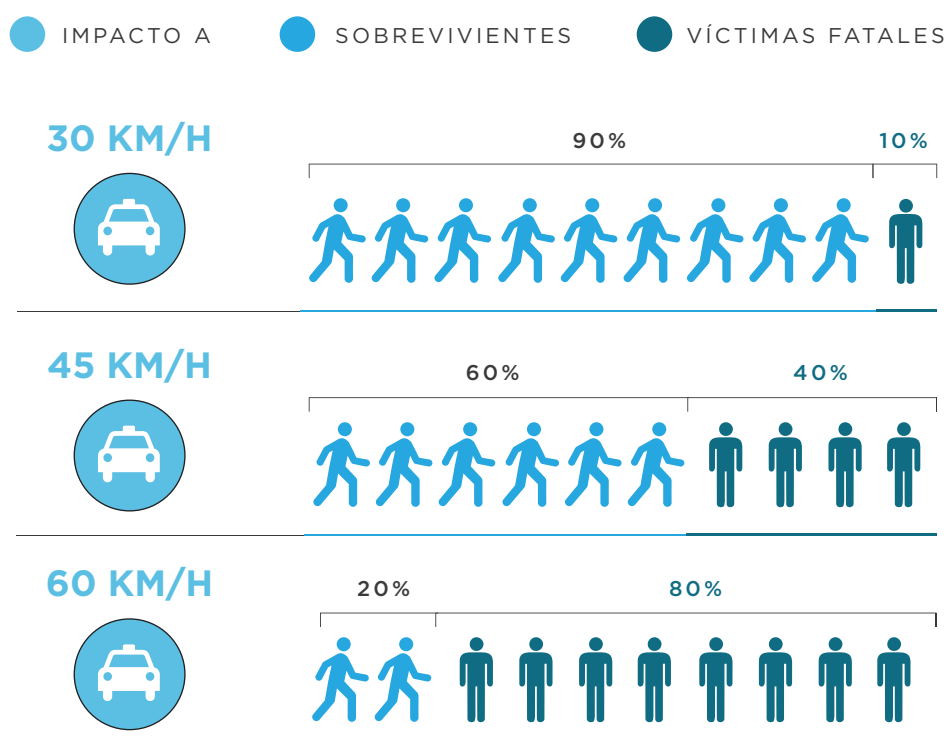


Fuente: Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad en base a los datos de la Policía Federal Argentina.

¿Cuándo?

Velocidad /Factor de riesgo

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.



Fuente: Elaboración propia en base a Wramborg, P. (2005)

La concientización sobre el riesgo de circular a alta velocidad, la construcción de una infraestructura más segura, un mayor control con Agentes de Tránsito y la inclusión de nuevas tecnologías son puntos clave del Plan. Estas acciones reducirán la velocidad de circulación de los vehículos en la Ciudad mejorando la visibilidad de todos los usuarios de la calle y favoreciendo la toma de decisiones más seguras a la hora de moverse.

Cambio cultural



Aliados estratégicos

Para que un plan de seguridad vial tenga éxito es indispensable la voluntad política y el compromiso de todos los actores que participan de la movilidad.

A continuación, se identifican los principales actores que serán involucrados en distintos programas y actividades en la Ciudad de Buenos Aires:





Proceso participativo para la Formulación del plan

A continuación se presentan los resultados del encuentro que se llevó a cabo junto a sectores de la sociedad civil el 27 de octubre de 2016 en las oficinas de la Secretaría de Transporte con el fin de iniciar un proceso participativo en la elaboración del plan y ampliar la visión sobre la situación de seguridad vial. Se involucró a todos los actores referentes en la materia para escuchar sus perspectivas respecto a los peatones.

La actividad contó con la presencia de familiares de víctimas de tránsito; representantes del sector de la salud; cámaras y asociaciones de la industria automotriz y de motocicletas, miembros de la policía metropolitana y del Cuerpo de Agentes de Tránsito; asociaciones de ciclistas; sindicatos de motociclistas; centros de investigación; universidades y distintos sectores de gobierno como la Secretaría de Cambio Cultural y la Subsecretaría de Tránsito y Transporte.

Los puntos acordados fueron considerados a la hora de desarrollar el plan. Los resultados de la actividad fueron alcanzados de manera colaborativa en busca de llegar a un consenso sobre temas clave para mejorar la seguridad vial de la Ciudad.

Resultados de la actividad

Eje	Puntos acordados
Infraestructura Segura	• Mejorar la demarcación horizontal de los cruces peatonales. • Incorporar semáforos peatonales y revisar los tiempos para peatones. • Aumentar la señalización y espacio para peatones en los lugares donde se realizan obras. • Pensar el diseño de veredas libres y en buen estado que estimulen el caminar. • Sumar señalética para peatón.
Control y Legislación	• Incorporar sanciones para todos los usuarios y buscar una forma de sanción social no sólo una económica. Acompañar con actividades para concientizar sobre la norma que fue violada. • Priorizar el control sobre el respeto a la prioridad peatón. • Desarrollar acciones puntuales en alcoholemia y velocidad como factores de riesgo para la seguridad vial.
Educación y Concientización	• Contemplar a todas las edades cuando se hagan acciones de educación vial. • Ordenar el tránsito en la salida de las escuelas. Involucrar a las escuelas en los proyectos. • Programar actividades de educación vial en las escuelas y generar conciencia sobre el riesgo y la responsabilidad humana. • Hacer más estricta la formación de conductores. • Aumentar los requisitos y exigencia para obtener la licencia. • Elaborar un plan estratégico de concientización, con mensajes puntuales y focalizados en un público objetivo.
Compromiso Ciudadano	• Fomentar el concepto del respeto y reconocimiento del otro. • Tener presente a las demás personas que circulan por la ciudad y respetarlos. • Publicar datos de siniestralidad y el análisis de los mismos. • Comunicar el plan, sus objetivos y acciones. • Difundir resultados parciales y totales de las acciones realizadas.

Cambio Cultural en la movilidad

En conjunto con la Secretaría de Cambio Cultural del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires buscamos generar un cambio en los hábitos a la hora de movernos en la Ciudad, promoviendo la convivencia y con medios de transporte cada vez más seguros. En el proceso resulta fundamental el respeto por el otro. Trabajar a partir de acciones que promuevan el cambio cultural en la movilidad y que aumenten la seguridad vial son la oportunidad de alcanzar la meta planteada. El compromiso de los sectores público, privado y sociedad civil es esencial para lograrlo.

En el siguiente cuadro se identifican los tipos de creencias que existen hoy en la Ciudad respecto del tránsito y la seguridad vial, y se establecieron cuales son aquellas a las que se quiere llegar.

Creencias actuales	Nuevas creencias que generan conductas esperadas
"Yo soy el más importante, el más apurado".	"Yo puedo respetar al otro y mejorar la convivencia en el tránsito, me hace ganar tiempo."
"Pierdo tiempo al trasladarme".	"Disfruto mis viajes por la Ciudad."
"En todos lados estoy continuamente negociando".	"Todos tenemos los mismos derechos de movilidad."
"Dependo de las contingencias".	"Planeo mis viajes antes de salir como rutina diaria de mi vida."
"Ya sé lo que hay que hacer".	"Conozco las normas y quiero contagiar el ejemplo."
"Todos lo hacen".	"Yo elijo respetar a los demás y cumplir las normas."
"No hay consecuencias".	"Cuando me muevo por la Ciudad, además de derechos tengo obligaciones que cumplir."
"El contexto me obliga".	"Todos elegimos cómo viajar y cómo disfrutar trasladarnos."

El trabajo hacia el cambio cultural se apoya en las creencias y valores de gobierno, los cuales apuntan a promover la convivencia y el disfrute del tiempo a la hora de movernos.

Para lograr el cambio cultural deseado se requiere un abordaje sistémico. No solo se trabajará en las creencias de los ciudadanos, sino también en las de los actores clave (Agentes de Tránsito, taxistas, colectiveros, motociclistas, etc.) que por su rol son facilitadores del cambio y potenciadores de las conductas deseadas.

Acuerdo por la Seguridad Vial

El programa Amigos de la Movilidad Sustentable y Segura tiene como objetivo promover prácticas de movilidad sustentable y acciones de seguridad vial entre los miembros de las diversas organizaciones de la Ciudad y en sus entornos de influencia. Mediante esta iniciativa se generan vinculaciones con todos los sectores de la comunidad, para sumar aliados en la promoción de un cambio cultural. Por eso, ponemos a disposición de los miembros, herramientas de comunicación y asesoramiento, para fomentar en conjunto el uso de medios de transporte saludables y sustentables en forma segura.

Hay más de 800 organizaciones – entre las que se encuentran empresas, universidades, embajadas, ONG's y locales comerciales – que se sumaron al programa y se comprometieron a realizar acciones para lograr este cambio cultural.



Plan de Seguridad Vial CABA
2016-2019

Plan de acción



¿Cómo vamos a lograrlo?

En esta sección se presentan las acciones que se implementarán para mejorar la seguridad vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Las mismas están clasificadas por prioridad de implementación y enfocadas en los cuatro ejes con el fin de alcanzar un sistema seguro.

La sinergia entre el control y la comunicación masiva, es vital para alcanzar resultados en el corto plazo. En este sentido, son los mensajes y acciones sobre el respeto a la prioridad del peatón y a la convivencia con los motociclistas, los de mayor relevancia.



Cambio Cultural

Dónde estamos

Las creencias sociales sobre el tránsito giran en torno a justificaciones subjetivas que ponderan el interés particular por sobre el colectivo.

Objetivo

Modificar el comportamiento y los hábitos de las personas que transitan por la Ciudad, lograr ponerse en lugar del otro, respetarnos y cuidarnos mutuamente. Respetar las normas y a los demás actores del tránsito con el fin de alcanzar una movilidad más segura y eficiente para todos, principalmente aumentar el respeto a la prioridad del peatón en los cruces.

ACCIÓN	PRIORI- DAD	2 0 1 6	2 0 1 7	2 0 1 8	2 0 1 9	EJE	META ANUAL	META 2019
Poner en valor el Parque Vial.	Alta					Educación y concientización; Compromiso ciudadano	Obra de remodelación finalizada	Parque Vial en valor con señalética vertical, demarcación horizontal y aula nueva
Actualizar el material de los programas de Educación vial.	Media					Educación y concientización	100 % del material renovado de los 8 niveles	100% del material educativo renovado
Sumar a las escuelas al Proyecto Sube y Baja.	Media					Educación y concientización	20 escuelas sumadas al programa Sube y Baja	60 escuelas parte del programa Sube y baja
Incorporar a las ONG's de familiares de víctimas a las charlas en colegios secundarios.	Media					Educación y concientización; Compromiso ciudadano	10 charlas de concientización con participación de ONG's	30 charlas de concientización brindadas por ONG's
Extender las actividades escolares a las familias.	Alta					Educación y concientización	5 o más actividades en centros educativos que vinculen a las familias	15 actividades que vinculen a las familias
Concientizar en los edificios de Gobierno sobre seguridad vial.	Alta					Compromiso ciudadano	100% de edificios visitados	100% de edificios cubiertos con la acción
Crear un taller itinerante con materiales de educación y concientización que circule por distintas escuelas y eventos de la Ciudad.	Alta					Educación y concientización	1 taller itinerante móvil creado y funcionando	1 taller existente
Lanzar un concurso para que estudiantes de Cine y Publicidad realicen cortos sobre seguridad vial.	Baja					Educación y concientización; Compromiso ciudadano	1 concurso diseñado e implementado	Concurso lanzado e implementado
Encuentros con organizaciones y centros de investigación locales.	Alta					Compromiso ciudadano	1 reunión.	4 reuniones
Mapa de participación ciudadana en línea.	Alta					Compromiso ciudadano	1 plataforma creada y en funcionamiento	Mapa participativo online para la participación de los vecinos

NO CIRCULES POR PUNTOS CIEGOS

Coloreá el área donde el
conductor no puede verte





Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad

Dónde estamos

El Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad accede y analiza los datos provenientes de una única Fuente que es la Policía Federal Argentina.

Objetivo

Medir, conocer y comunicar el estado de la siniestralidad vial a través de la creación de un espacio virtual donde se publiquen los reportes y estudios específicos con acceso a la ciudadanía. Crear un espacio virtual donde se publiquen los reportes de siniestralidad y los estudios específicos para que todos los ciudadanos puedan conocerlos.

ACCIÓN	PRIORIDAD	2016	2017	2018	2019	EJE	META ANUAL	META 2019
Crear un sistema de datos sobre seguridad vial con las fuerzas de seguridad que incremente la cantidad y calidad de los datos recabados.	Alta.					Control y legislación; Compromiso ciudadano.	1 Sistema de datos creado e implementado.	Obtener 1 sistema de recolección de información sobre seguridad vial coordinado con las fuerzas de seguridad.
Reportar el Formulario Estadístico Único del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.	Alta.					Control y legislación; Compromiso ciudadano.	1 convenio de cooperación y apoyo a la implementación del FEU en la Ciudad.	Reportar el Formulario Estadístico Único a la ANSV completo en el 70% de sus campos.
Generar lazos con el sector Salud para mejorar la calidad de los datos y detalle de la información en seguridad vial.	Alta.					Educación y concientización; Compromiso ciudadano.	2 convenios firmados con el sector Salud. Ficha única de recolección de datos en 13 guardias hospitalarias implementada.	Mejorar la calidad de los datos y el detalle de la información que provee el sector de Salud a través del SAME y Hospitales.
Generar reportes anuales de siniestralidad en la ciudad y publicarlos en línea.	Alta.					Compromiso ciudadano.	1 reporte realizado y publicado en línea.	Informes publicados: 4.
Efectuar estudios específicos sobre factores de riesgo en el tránsito. Obtener una línea de base sobre uso de cinturón, casco, sistema de retención infantil y celular.	Alta					Control y legislación; Educación y concientización; Compromiso ciudadano.	1 estudio por año sobre factores de riesgo realizado y publicado.	4 estudios que permitan evaluar el comportamiento sobre factores de riesgo en toda la Ciudad.
Identificar usuarios con mayor siniestralidad.	Alta					Control y legislación; Educación y concientización.	1 reporte identificando usuarios de mayor siniestralidad por año.	4 reportes identificando usuarios de mayor siniestralidad.
Evaluar el impacto de las obras de infraestructura sobre la siniestralidad.	Media.					Infraestructura segura.	80% de las obras realizadas y evaluadas.	80% de las obras evaluadas.
Identificar zonas o puntos con alta tasa de siniestralidad en donde deban desarrollarse obras de infraestructura específica.	Media.					Infraestructura segura.	1 reporte anual con puntos o zonas de alta siniestralidad publicado.	Reportes anuales de puntos críticos: 4.
Consolidarse como órgano de consulta de datos e información específica para la planificación de obras viales.	Media.					Infraestructura segura.	80% o más de los estudios específicos solicitados (estudios realizados/ estudios solicitados).	80% de estudios específicos solicitados realizados.
Colaborar con información específica para la decisión de la ubicación de los controles de tránsito.	Alta.					Control y legislación.	2 informes con recomendaciones específicas.	8 informes efectuados.
Incorporar a la Ciudad de Buenos Aires a una base de datos de seguridad vial internacional para promover la comparación entre ciudades.	Media.					Compromiso ciudadano.	Incorporación de La Ciudad en al menos a 1 base de datos internacional.	Incorporar a la Ciudad en programas internacionales sobre recolección y análisis de datos de seguridad vial.

Peatones

Dónde estamos

Representan el 22% de los heridos por siniestros de tránsito y el 35% de las víctimas fatales. La Ciudad intervino el Área Microcentro y el Barrio Chino, por donde transitan 1 millón de personas diariamente devolviéndole la prioridad al peatón por sobre los vehículos motorizados.

Objetivo

Reducir las víctimas fatales en peatones en un 30% para 2019; extender las zonas de la Ciudad donde la prioridad sea del peatón y reducir las velocidades de circulación contemplando la seguridad de los peatones.

ACCIÓN	PRIORIDAD	2016	2017	2018	2019	EJE	META ANUAL	META 2019
Extender las áreas peatonales con restricción para vehículos motorizados.	Media.					Infraestructura segura.	88 cuadras con restricción a vehículos motorizados.	261 cuadras con horario restringido de acceso para los vehículos motorizados.
Implementar zonas de velocidad máxima de circulación 30km/h.	Alta.					Infraestructura segura.	2 zonas de velocidad máxima: 30 km por hora.	6 zonas de velocidad máxima 30 km/h.
Intervenciones peatonales que generen cruces más cortos y seguros para los peatones.	Alta.					Infraestructura segura.	7 cruces peatonales intervenidos.	28 cruces peatonales intervenidos
Entornos seguros para peatones en hospitales y escuelas.	Media.					Infraestructura segura.	7 entornos seguros para peatones en hospitales y escuelas.	21 entornos seguros para peatones en hospitales y escuelas.
Implementar fases semafóricas con intervalos prioritarios para peatones en los semáforos.	Alta.					Infraestructura segura.	5 semáforos con intervalos prioritarios para peatones.	15 semáforos con intervalos prioritarios para peatones.
Crear corredores peatonales que conecten hitos de la Ciudad.	Baja.					Infraestructura segura.	1 corredor realizado.	2 corredores realizados.
Aumentar la demarcación horizontal y la señalética para peatones.	Media.					Infraestructura segura.	300 cruces con demarcación horizontal. 50 carteles de Ciudad Legible instalados.	1200 cruces con nueva demarcación horizontal 200 nuevos carteles de Ciudad Legible para informar al peatón.
Garantizar la seguridad de los espacios de circulación de peatones en obras de construcción.	Media.					Infraestructura segura.	1 estrategia para mejorar la circulación peatonal y su seguridad en obras de construcción.	Mejorar la circulación segura de los peatones durante obras de construcción que obstaculicen la vereda.
Realizar campañas masivas de comunicación que focalicen en la prioridad del peatón.	Alta.					Educación y concientización.	1 campaña focalizada en prioridad peatón realizada.	4 campañas focalizada en prioridad peatón realizada.
Promover la caminabilidad como medio de transporte para trayectos cortos en los programas de educación vial.	Baja.					Educación y concientización.	8 programas educativos con material diseñado e implementado.	Material de educación para peatones rediseñado y actualizado.

Intervenciones peatonales: Eje Diagonal Sur - ANTES



Intervenciones peatonales: Eje Diagonal Sur - DESPUÉS



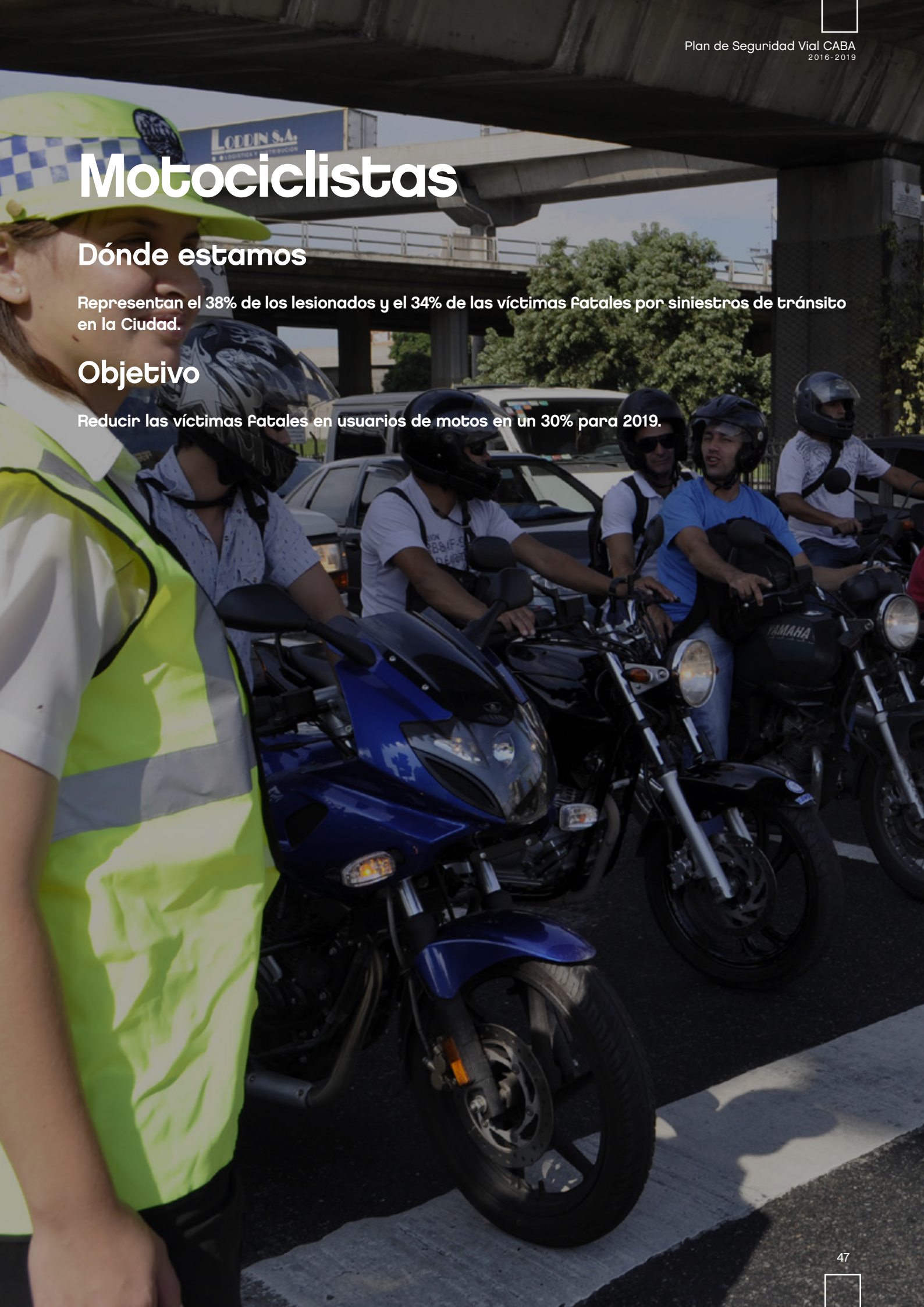
Motociclistas

Dónde estamos

Representan el 38% de los lesionados y el 34% de las víctimas fatales por siniestros de tránsito en la Ciudad.

Objetivo

Reducir las víctimas fatales en usuarios de motos en un 30% para 2019.



ACCIÓN	PRIORIDAD	2016	2017	2018	2019	EJE	META ANUAL	META 2019
Plan de Seguridad Vial de Motociclistas de la Ciudad.	Alta.					Educación y Concientización; Compromiso ciudadano.	Plan de Seguridad Vial exclusivo para Motociclistas.	Plan de Seguridad Vial de Motocicletas actualizado al 2017-2019 y publicado.
Controles exclusivos para motociclistas, priorizando uso de casco, circulación en contramano, violaciones de semáforo rojo y alcoholemia.	Alta.					Control y legislación.	30% del total de puestos de control exclusivos para motociclistas.	40% de los conductores de motos que pasen por controles en calle.
Nuevas pruebas en la evaluación de licencias de conducir.	Alta.					Educación y concientización.	2 nuevas pruebas con motor detenido incorporadas.	Alcanzar los estándares recomendados por la Carta Iberoamericana de Licencias de Conducir.
Modulo específico para motociclistas en las charlas de otorgamiento de licencias.	Alta.					Educación y concientización.	1 módulo de formación específico para motociclistas creado y en funcionamiento.	Mejorar la formación de los motociclistas mediante un curso de otorgamiento más específico y exigente.
Material audiovisual específico para motociclistas.	Alta.					Educación y concientización.	1 video específico para motociclistas creado y en funcionamiento en el trámite de renovación.	Mejorar la formación de los motociclistas mediante un curso de renovación más específico.
Obras de infraestructura y la selección de materiales, teniendo en cuenta las necesidades de los motociclistas.	Media.					Infraestructura segura.	100% de las obras teniendo en cuenta a los motociclistas.	Incorporar la seguridad de los motociclistas en el 100% de los diseños de las obras de transporte.
Identificar los puntos más conflictivos para los motociclistas y proponer medidas que mejoren su seguridad.	Media.					Infraestructura segura.	1 reporte con los puntos identificados como conflictivos y propuestas de mejora realizadas.	4 reportes con resultados y nuevas propuestas.
Ordenar el estacionamiento de motocicletas.	Alta.					Infraestructura segura.	200 nuevos espacios de estacionamiento para motos.	Proveer 600 nuevos espacios de estacionamiento para motocicletas.
Estudios observacionales para obtener la tasa de uso de casco y elementos distractivos por motociclistas en la Ciudad.	Alta.					Control y legislación.	1 estudio por año que reporte la tasa de uso de casco y elementos distractivos en los motociclistas.	4 estudios sobre el comportamiento de los motociclistas respecto al uso del casco y celular al volante.
Reglamentar la ley para mensajeros y repartidores de alimentos en la Ciudad de Buenos Aires.	Alta.					Control y legislación.	Ley reglamentada.	Formalizar la actividad laboral de las personas que utilizan la motocicleta como herramienta de trabajo.

Conductores Profesionales

Dónde estamos

En la Ciudad el 84% de los viajes se realizan en transporte público. Es la Forma de moverse que usamos. Es seguro y disminuye las emisiones de CO₂ que contaminan el ambiente.

Objetivo

Expandir la Red de Metrobuses, incrementar el porcentaje de uso del transporte público en los próximos 4 años. Alcanzar una aceptación positiva de +70% de Metrobus, y +60% de colectivos Fuera de la red de Metrobus.

ACCIÓN	PRIORIDAD	2016	2017	2018	2019	EJE	META ANUAL	META 2019
Extender la Red de Metrobus.	Alta					Infraestructura segura	100% de lo proyectado ejecutado.	62,5 km de la Red de Metrobus
Construir y poner en valor los centros de trasbordo.	Media					Infraestructura segura	1 centro de trasbordo construido o remodelado	4 centros de trasbordo construidos o remodelados
Proveer a los usuarios de información en tiempo real del transporte público.	Alta					Infraestructura segura Control y legislación	40% de las líneas de colectivos con información en tiempo real	100% de líneas de colectivos que operan en la Ciudad con información en tiempo real.
Aumentar la seguridad del pasajero y los choferes mediante cámaras.	Alta					Control y legislación	40% de líneas de colectivos con cámaras instaladas	100% de líneas de colectivos que operan en la Ciudad con cámaras que aumenten la seguridad.
Capacitar y concientizar a choferes de los nuevos corredores de Metrobus.	Alta					Educación y concientización	20% de los choferes de corredores de Metrobus capacitados.	60% o más de los choferes de Metrobus capacitados
Programas particulares con taxistas para promover cambios en el tránsito.	Alta					Compromiso ciudadano	100% de los taxistas con programas y actividades de concientización.	100% de los taxistas capacitados.





Ciclistas

Dónde estamos

Representan el 4% de las víctimas Fatales en la Ciudad de Buenos Aires. La Ciudad logró en los últimos años aumentar la cantidad de viajes que se realizan en bicicleta de un 0,3% a un 3,5% sobre el total de viajes diarios.

Objetivo

Reducir las víctimas Fatales de ciclistas en un 30%, aumentar al 5% los viajes realizados en bicicleta en la Ciudad para 2019 y alcanzar una aceptación positiva de +65% de Sistema de Transporte Público de Bicicletas.

ACCIÓN	PRIORI- DAD	2 0 1 6	2 0 1 7	2 0 1 8	2 0 1 9	EJE	META ANUAL	META 2019
Extender la Red de Ciclovías Protegidas a 250 km en la Ciudad.	Alta.					Infraestructura segura.	23 kilómetros de Red de Ciclovías Protegidas por año.	Alcanzar los 250 Km de ciclovías.
Mantener la red de ciclovías y mejorar la infraestructura existente.	Media.					Infraestructura segura.	1 auditoría de mantenimiento realizada por año.	4 auditorías de mantenimiento realizadas.
Instalar infraestructura para ciclistas, como bicicleteros y puestos de mecánica sencilla.	Media.					Infraestructura segura.	Colocación de 100 elementos de infraestructura para ciclistas por año.	400 obras de infraestructura para ciclistas.
Promocionar el uso seguro de la bicicleta mediante campañas de comunicación.	Media.					Educación y concientización.	1 campaña de comunicación focalizadas en el fomento de la bicicleta.	4 campaña de comunicación focalizadas en el fomento de la bicicleta.
Educar y concientizar específicamente sobre los modos de transporte no motorizado en los programas escolares de seguridad vial.	Baja.					Educación y concientización.	8 programas educativos con material diseñado e implementado.	Material de educación para ciclistas rediseñado y actualizado.
Implementar guarderías/ estacionamiento de bicicletas en nodos de conexión del transporte público para promover la intermodalidad.	Media.					Compromiso ciudadano.	2 implementadas por año.	6 guarderías/ estacionamientos de bicicletas.
Impulsar la movilidad sustentable en el sector privado.	Media.					Compromiso ciudadano.	10 acciones de movilidad sustentable con miembros del Programa por año.	40 acciones de movilidad sustentable con miembros de AMSyS.

Red de Ciclovías Protegidas

4





Automovilistas

Dónde estamos

Representan el 20% de las víctimas fatales y participan en el 80% de los siniestros que ocurren en la Ciudad.

La gran mayoría de vehículos particulares que circulan lo hacen los días laborales y son utilizados para ir y volver desde el trabajo o la Facultad.

Objetivo

Reducir los viajes que se hacen en vehículo particular privado en la Ciudad con el fin de promover una movilidad más sustentable y disminuir un 30% los siniestros viales fatales. Aumentar el respeto a las velocidades máximas y a la prioridad del peatón, así como también disuadir a los jóvenes de conducir bajo los efectos del alcohol o estupeficientes.

ACCIÓN	PRIORIDAD	2016	2017	2018	2019	EJE	META ANUAL	META 2019
Incrementar los controles de tránsito con el foco principal en alcohol y velocidad.	Alta.					Control y legislación.	40% de los puestos de control totales exclusivos a alcoholemia 120 cámaras funcionando y 10% de los puestos de control totales exclusivos a velocidad.	Control del 40% de los conductores de automóviles. 100% de cámaras instaladas de velocidad.
Diseñar acciones focalizadas en jóvenes y en el consumo de alcohol.	Alta.					Educación y concientización.	1 acción focalizada en jóvenes y alcohol.	3 acciones focalizadas en jóvenes y alcohol.
Capacitar a los conductores profesionales del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en Seguridad Vial.	Alta.					Educación y concientización.	150 choferes capacitados.	600 choferes de gobierno capacitados.
Continuar con la demarcación horizontal y la colocación de señalética vertical, con especial foco en corredores o zonas de alta siniestralidad.	Alta.					Infraestructura segura.	80% de los corredores puestos en valor.	80% de las zonas identificadas con alto grado de siniestralidad puestas en valor.
Carteles de leyenda variable con información en tiempo real en las principales avenidas.	Media.					Infraestructura segura.	10 carteles instalados y funcionando.	30 carteles instalados y funcionando.
Bajar las velocidades máximas de las grandes avenidas ciudad.	Alta.					Control y legislación.	Ley sancionada.	Ley sancionada.
Implementar la Verificación Técnica Vehicular obligatoria (VTV).	Alta.					Control y legislación.	150 mil automóviles controlados por la VTV.	600 mil automóviles controlados por la VTV.
Diseñar videos específicos para la renovación de licencias de profesionales y transporte de pasajeros.	Media.					Educación y concientización.	1 video diseñado e implementado.	1 video con contenidos específicos para renovación de licencias profesionales y transporte de pasajeros.
Campañas de comunicación masiva focalizadas en la convivencia con usuarios vulnerables.	Alta.					Educación y concientización.	1 campaña focalizada en la convivencia con usuarios vulnerables.	4 campañas focalizada en la convivencia con usuarios vulnerables.
Involucrar a personalidades reconocidas y ONG en actividades de concientización.	Media.					Educación y concientización.	50 actividades de concientización con participación de personalidades reconocidas u ONG's.	100 actividades de concientización con participación de personalidades reconocidas u ONG's.
Acciones de responsabilidad social empresarial respecto a la seguridad vial.	Alta.					Compromiso ciudadano.	5 actividades de seguridad vial en empresas.	20 actividades de seguridad vial con empresas.
Promover la incorporación de planes de seguridad vial para empresas con flota vehicular.	Media.					Compromiso ciudadano.	1 empresa por año con Plan de Seguridad Vial Empresarial.	4 empresas con Planes de Seguridad Vial Empresarial.
Apoyar la implementación de programas de uso compartido de vehículos y home office en el sector privado a fin de reducir la cantidad de vehículos que ingresan a la ciudad.	Baja.					Compromiso ciudadano.	4 empresas dentro de los AMSyS con política de uso compartido de vehículos o home office.	16 empresas dentro de AMSyS que aplican política de uso compartido de vehículos o home office.





Agradecimientos

Agradecemos a todos los actores que participan para mejorar la movilidad en la Ciudad:

Dependencias del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires:

- Ministerio de Educación.
- Ministerio de Salud.
- Ministerio de Justicia y Seguridad.
- Ministerio de Ambiente y Espacio Público.
- Secretaría de Transporte.
- Secretaría de Cultura Ciudadana.
- Subsecretaría de Derechos Humanos.

Gobierno Nacional y Provincial:

- Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- Ministerio de Seguridad de la provincia de Buenos Aires.
- Municipios colindantes con CABA.

Fuerzas de Seguridad:

- Policía Federal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Centros de Salud:

- Hospitales públicos, privados y clínicas.

Servicios de emergencia:

- SAME.

Sector privado:

- Empresas interesadas en trabajar el tema de la seguridad vial.
- Empresas relacionadas con el sector automotriz y aseguradoras.

Sector académico:

- Universidades y centros de investigación.

Comunidad:

- ONG's, familiares de las víctimas que participaron del armado del plan, asociaciones, cámaras, sindicatos, vecinos.



Mediante transformaciones en la infraestructura, buscamos generar una ciudad a escala humana, promoviendo la movilidad sustentable, fomentando la caminabilidad, el uso de la bicicleta y el transporte público.

Con el foco puesto en el cuidado de los peatones, proponemos un nuevo cambio cultural basado en el respeto por el otro y la buena convivencia en nuestras calles.



Paula Bisiau

subsecretaria de Movilidad Sustentable y Segura
Ciudad de Buenos Aires

Secretaría de Transporte

Av. Martín García 346 - piso 1 (C1165ABP)

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

movilidad@buenosaires.gob.ar