

Criterios de Selección de Puntos de Control Fijos - Sistema SICIDEI

1- Selección preliminar de puntos de control fijos

Para la preselección de las ubicaciones de los puntos de control fijos, se realizó un **análisis técnico de datos de tránsito y de siniestros**. En base a datos obtenidos de lesionados y fallecidos en siniestros en vía pública provistos por la Secretaría de Salud Pública de la Municipalidad de Rosario y a los datos de siniestros sin fallecidos provistos por el SIDEAT se realiza una ponderación de las cantidades de denuncias, heridos y fallecidos como consecuencia de los siniestros y se los ordena de mayor a menor. De esta manera se obtiene un **ranking de intersecciones de alta siniestralidad***. Finalmente, en función del volumen de tránsito pasante se realiza un último ordenamiento del ranking dando prioridad a los puntos que, teniendo bajo volumen de tránsito, tienen alta siniestralidad ya que resultan ser los más peligrosos desde el punto de vista de la seguridad vial.

Luego, para cada tipo de control se establecieron referencias específicas.

CRUCES EN ROJO y EXCESO DE VELOCIDAD

Para la preselección de ambos tipos de control se tomó en consideración el **Índice de siniestralidad** y en el caso de controles de velocidad se tuvo en cuenta además las características geométricas, en tramos que permiten el **desarrollo de altas velocidades** y con gran afluencia de público, tanto vehicular como peatonal y ciclista.

*En esta primera preselección la siniestralidad fue determinada sobre toda la intersección, sin establecer en esta etapa cuál sería el sentido ni la arteria a fiscalizar del punto de control.

INVASIÓN DE CICLOVÍAS

Las ubicaciones fueron propuestas por el **Área de Movilidad Activa del Ente de la Movilidad de Rosario** en función de la experiencia recolectada en cuanto a invasiones observadas.

INVASIÓN DE CARRILES EXCLUSIVOS/GIRO INDEBIDO

Las ubicaciones fueron seleccionadas dentro del **sistema de carriles exclusivos** dando prioridad a las que cuentan con **prohibición de giro a la derecha** y a las zonas con mayor cantidad de invasiones, según la experiencia compartida por las áreas de control.

En esta instancia además se estudiaron puntos con giro indebido a la izquierda, comenzando con un solo punto como prueba y que luego en el proceso de rotación se extenderá a otros puntos.

PUNTOS DISUASORIOS DE VELOCIDAD (TÓTEMES)

Para la selección de la ubicación de los puntos informativos de velocidad se priorizaron los **lugares con gran afluencia de público, tanto vehicular como peatonal y ciclista**. Estos dispositivos serán la cara visible del sistema, y de esta manera se busca disuadir el exceso de velocidad y generar concientización.

Las finalidades principales de estos puntos serán reafirmar la presencia del control en quienes circulan en vehículos para alentarlos al respeto de las normas y de esta manera exponer las mejoras a las condiciones en la circulación y la seguridad vial que esto genera.

Estos puntos no generan actas de infracciones, pero sirven como base para futuras implementaciones de puntos fijos dado que censan la velocidad y el volumen del tráfico que por allí circula.

2-Ajuste por distribución de población

Para puntos de control de CRUCE EN ROJO Y EXCESO DE VELOCIDAD se ajustó el emplazamiento **en función del tamaño de la población y tamaño geográfico de cada distrito**, buscando la equidad en la distribución de los mismos.

En tal sentido, primero se determinó la proporción de población de cada distrito. Debido a la marcada diferencia que presenta el distrito centro, se lo consideró como un distrito de tamaño doble, por lo cual el promedio de poblaciones es similar para los "7" distritos (2 x Centro + Resto).

Luego se dividió el número de puntos entre los 7 distritos y se repartieron las ubicaciones dentro de cada uno. Se utilizó como base la primera propuesta y se completaron los puntos que faltaron en algunos distritos teniendo en cuenta la **Siniestralidad y la Presencia de Semáforos**.

3- Ajuste por relevamiento y replanteo en calle

Con el listado de puntos resultantes del punto 1 y 2, se **planificó un relevamiento en calle, efectuado en forma conjunta con la empresa concesionaria y otras áreas de la Municipalidad**, en las cuales participaron

Secretaría de Movilidad (Dir. Señalización Luminosa, Dir. Gral. Técnica y Logística de Tránsito), **Ente de la Movilidad de Rosario**,

Secretaría de Obras Públicas (Dir. Gral. Pavimentos y Calzadas-Apertura de la Vía Pública),

Secretaría de Planeamiento (Dir. Gral. Diseño Urbano),

Secretaría de Modernización (Dir. Gral. Informática),

Secretaría de Ambiente y Espacio Público (Dir. Gral. Señalización No Luminosa, Dir. Gral. Parques y Paseos, Dir. Gral. Alumbrado Público).

En base a las características técnicas de cada lugar y de las condiciones del tránsito observadas, se realizó un ajuste final de ubicaciones **dándose de baja algunos puntos e incorporando nuevos**, definiendo la **arteria y sentido a control** en cada punto y estableciendo el **posicionamiento del equipamiento a instalar**.

En cada punto de control se evaluó la siguiente información:

- Condiciones y características de la Movilidad
- Señalización Horizontal y Vertical
- Semaforización
- Estado del pavimento
- Arbolado y/o elementos que impidan una correcta visibilidad
- Conexiones Eléctricas y Conectividad
- Geometría (anchos de calzada, ancho de vereda, etc.)
- Planificación urbana en el sector

4- Ajuste por ejecución en calle

De acuerdo a lo indicado por las diferentes reparticiones de la Municipalidad y bajo las premisas de cada área, al comenzar con los sondeos y trabajos de obra civil **se presentaron diferentes situaciones impidiendo cumplir con el posicionamiento replanteado**, por lo que las ubicaciones de algunos se modificaron, incorporándose nuevas localizaciones en base los estudios técnicos analizados en el punto 1.



Algunos de los inconvenientes encontrados:

- Interferencias con otros servicios
- Requerimiento de Tapadas y distancias mínimas a otros servicios
- Alimentación eléctrica y Conectividad
- Condiciones de tránsito no acordes al control
- Limitaciones urbanísticas
- Distancia requerida por los dispositivos para una correcta detección
- Obras de repavimentación proyectadas a corto plazo