POLIC A NACIONAL

DIRECCION NACION AL DE POLICIA CAMINERA OFICIA A TECNICA



INFORME TÉCNICO Nº 006 / 008

Referencias:

- Dificultades de los peatones para cruzar y transitar por Ruta 93, en el tramo comprendido entre Arroyo El Potrero y Camino Lussich.
- Altas velocidades y denso volumen de tránsito vehicular, actúan como elementos condicionantes.

Solicitante: Comisión Vecinal de Punta Ballena y Laguna del Sauce.

AUDITORES

Comisario Sergio HERNANDEZ TABARES

Jefe de Reg. II - Maldonado

Comisario Fernando ROLANDO GOMEZ Jefe Oficina Técnica

AUDITORÍA DE SEGURIDAD VIAL

ANALISIS DE LA PETICION FORMULADA

Preliminar

La Unión Vecinal de Punta Ballena y Laguna del Sauce, plantea su preocupación por la seguridad vial en el tramo de R-93 entre Arroyo El Potrero y Camino Lussich.

Deja de manifiesto que el índice poblacional de la zona se ha incrementado considerablemente y que sus moradores enfrentan problemas de seguridad para realizar el cruce de dicha via o para circular en sus traslados, destacando el elevado riesgo que ello significa.

Por otra parte expresan que el relevante auge que esta verificando el área esteña en general, lleva a un permanente aumento en el volumen de circulación vehicular, que atraviesa lógicamente la zona para acceder a los diferentes puntos del polo turístico.

Uno de los factores considerados de mayor incidencia es la alta velocidad del tránsito vehicular y que la via no cuenta con un dispositivo de control electrónico –semáforo- que permita a los moradores realizar sus actividades de cruce y traslado con seguridad.

Otro de los problemas que se plantean, es el hecho que en el cruce de R-10 y R-12, donde existe el pasaje a desnivel, los vecinos para ingresar a la comisaría, deben girar por debajo del mismo, no pudiendo hacerlo mediante un giro a la izquierda para quien circula de Oeste a Este.

Finalmente expresa el peticionante, que tal fenómeno se presenta tanto en temporada alta como baja.

Fundamentando la petición, se hace mención a la necesidad de obtener información que permita impulsar acciones bien dirigidas para la adecuación del área, como forma de resolver la cuestión y evitar la ocurrencia de situaciones peligrosas o siniestros.

Estudio de la Petición

Antes de iniciar el estudio, corresponde responder a la observación que hace el peticionante, respecto del índice de siniestralidad de la zona, que dice, "es alto" incluyendo hechos ocurridos en la intersección rotatoria que da acceso al Club de Lago.

Al respecto, analizados los datos contenidos en el banco de datos de la Dirección Nacional de Policía Caminera, estos indican que ocurrió un total de 7 (siete) siniestros en los últimos tres años.

POLICÍA NACIONAL DIRECCIÓN NACIONAL DE POLICIA CAMINERA

La clasificación de daños, da cuenta de 7 (siete) personas lesionadas en seis siniestros, en tanto 1 (uno) siniestro resultó con solo daños materiales. No se registraron victimas mortales en ninguno de los siniestros.

El promedio anual de siniestros fue de dos, con una preponderancia del año 2007 que registró 3 incidentes.

La clasificación de los hechos por tipo de incidente, nos indica que el mayor número correspondió a despistes 5 (cinco), signado por salidas a la izquierda y derecha, seguido de siniestros con bi-rodados 2 (dos), que se identifican como colisión auto-moto y caída de motociclista.

Respecto de la localización de los hechos citados, la constante es que los mismos se suscitaron entre los kms. 116 y 117.

Respecto de siniestros ocurridos en la intersección de R-93 y camino de acceso al Club de Lago, tal como se mencionara, los datos recogidos no dan cuenta de la existencia de ningún siniestro en ese punto.

En resumen: podemos observar que en los siniestros ocurridos y registrados por nuestro banco de datos en referencia al área, no se cuenta con ninguno que involucre al tránsito peatonal.

Esto por supuesto no implica para nada que no puedan existir o surgir instancias de conflicto y eventualmente la potencialidad de riesgo que afecte la seguridad vial en general y de los usuarios en particular.

De la observación en general

Corresponde hacer mención en primera instancia, que la experiencia y buen juicio del observador que realizó las observaciones para la presente Auditoria de Seguridad Vial, en el futuro (ASV), es óptimo y de cabal conocimiento del área, hecho que permite establecer que el siguiente juicio de valor cuenta con un excelente nivel de credibilidad y veracidad.

En cuanto a la metodología o procedimiento seguido, la misma ha estado signada como se expresara por una observación directa sobre el fenómeno y las diferentes variables y variantes de los flujos de tránsito, complementada por la realización de mediciones de velocidad, a fin de establecer los valores de las crestas y determinar fehacientemente la existencia de violaciones a los limites permitidos, además de verificar si las aseveraciones expresadas por el peticionante son correctas y responden a información confiable.

Se ha cumplido con observar también el diseño del proyecto original en lo que hace a la vía en ese tramo, la señalización dispuesta y las relaciones y/o combinaciones de estos con el tránsito vehicular y peatonal, a fin de verificar el grado de funcionalidad de la misma como asi también el marco, magnitud y localización del conflicto expuesto.

Al respecto de la funcionalidad, el estudio da cuenta de la existencia de algunos aspectos del trazo geométrico y del diseño, que a criterio de los auditores generan situaciones conflictivas, producto probablemente de que el estudio y diseño original no contempló inicialmente ciertos requerimientos o que estos obedecen a necesidades surgidas post proyecto.

POLICÍA NACIONAL DIRECCIÓN NACIONAL DE POLICÍA CAMINERA

Como veremos a lo largo del análisis y posteriormente en las conclusiones, hay aspectos de la estructura vial y de la circulación, no así de la señalización, que han sido identificados como problemas reales de generar riesgo al igual que otros que revisten la calidad de potenciales.

En alguno de estos casos o aspectos que señalaremos, se ve con clara evidencia su incidencia en la cuestión que se plantea. No obstante ello, destacamos que unos son la consecuencia natural de la razón que justifica el trazado y construcción de la via, en tanto otros tienen que ver propiamente con el entorno, la movilidad y el volumen de peatones y vehículos, actuando como factores oscilantes, que bien condicionan y adosan valor adicional al problema.

ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN

Tratando de cumplir con las premisas básicas que rigen el procedimiento de cualquier estudio de esta naturaleza, identificado como ASV, pasamos a referenciar el espectro de circunstancias y deficiencias que refieren a la estructura y a su funcionalidad, hecho que como veremos más adelante, condicionan en alguna medida la situación objeto de estudio, con clara evidencia para algunos puntos, de la potencialidad o realidad del peligro o daño latente.

Consideraciones preliminares:

En primer término debemos tener presente el contexto de la vía. Sobre el particular consignamos la importancia de recordar que la misma constituye la principal arteria de traslado e interconexión con otras vías, y que oficia de corredor para el traslado de los flujos de tránsito que se movilizan hacia el polo turístico de mayor relevancia del país, hecho significativo para el caso y situación estudiada.

En razón de ello, dicha vía debe soportar volúmenes de tránsito considerable, con vehículos de diferente y variada categoria. Vehículos livianos de transporte privado y otros de gran porte que corresponden al transporte de cargas y colectivo de pasajeros, locales y de larga distancia, integran el complejo flujo de tránsito vehícular que se desplaza por ella.

Como consideración también importante, es el hecho que tal camino realiza su travesía por una zona con afinamientos poblacionales y comercios ubicados sobre ambas márgenes, que es utilizada en forma permanente por un importante volumen de transporte desplazándose hacia sus quehaceres diarios y particularmente por un destacado y relevante contingente vehicular de orden turístico que se dirige con destino a la terminal de descanso y veraneo de Punta del Este, entre otros.

En el mismo orden, se debe considerar que la población ha ido aumentando con el devenir de los años, sumándose a ello un importante complejo residencial y un área comercial y de servicios, al igual que el sector de playa, todo lo que es utilizado no solo por los moradores de la zona sino por población flotante que proviene de diferentes puntos.

Finalmente y habiendo cumplido con esta serie de consideraciones preliminares, necesarias que tienen por finalidad situar a nuestros interlocutores en el tratamiento del tema, hemos de agregar que dado su incidencia deberían ser tenidas en cuenta para una definición de los pasos a seguir.

Como última aclaración, se ha entendido pertinente que el o los comentarios que nos ha merecido cada punto estudiado, estén ubicados de forma contigua a los mismos, a fin de ilustrar y permitir una mejor comprensión de dicho el análisis.

Aspectos generales de la observación:

Afincamiento poblacional: Se verifica que sobre la margen norte, entre los kms. 117 y 118, la misma es escasa y muy espaciada, predominando un área de bosque a lo largo de la vía.

Es de destacar que dicho sector cuenta con una vía de servicio en buen estado, con base de gravilla y valla separadora - protectora que divide ese sector con la vía principal. La misma carece de accesos intermedios, contando si con ellos en ambos extremos. Tal característica no significa gran problema al momento, excepto el extremo este que coincide con la salida del servi-centro Ancap y la parada de autobuses.

Respecto de la margen sur, área donde se sitúa la zona de mayor afincamiento poblacional extendido a los largo de la vía y que contiene detrás el área de playa ubicada a relativa distancia. Dicho contexto no presenta mayores problemas, excepto los múltiples ingresos y salidas desde y hacia la zona.

Dicho sector posee también una senda de servicio en muy buen estado con tratamiento bituminoso, contando con resaltos -lomadas- reductores de velocidad.



Fig. 1/2 - Imágenes que dan vista a las calles de servicio ubicadas sobre las márgenes sur (1) y norte (2)

Aquí el comentario tiene la finalidad de destacar, que dicha senda posee múltiples accesos a la vía principal a sea a R-93, los que si bien poseen señal de PARE, implican una potencial probab lidad de conflicto precisamente por esa gran cantidad de ingresos y salidas, en un tramo que si bien es en recta, los vehículos que circulan por la vía principal se desplazan un tanto rápido.

Esto evidentemente hace además que la misma no cumpla estrictamente con su función de vía ce servicio para el transito local, más allá que muchos a pesar de su favorable condición, la evadan para esquivar los resaltos.

POLICÍA NACIONAL DIRECCIÓN NACIONAL DE POLICIA CAMINERA

Respecto de los movimientos que realizan los peatones al cruzar de una margen a otra, se observa que hay horas en que dicho flujo se manifiesta intenso, producto de los desplazamientos que realizan hacia la zona comercial, de servicios o playa. El movimiento es continuo durante todo el día, y salvo excepciones, el mayor desplazamientos se produce entre mitad de la mañana y pasado medio día y posteriormente sobre el final de la tarde.

En este contexto de la circulación peatonal, se observa un cierto grado de desorden dado los múltiples contingentes de transeúntes que se movilizan por diversos puntos de área, incluyendo lugares donde la seguridad es relativa y poco beneficiosa para estos. Es el caso de personas o grupos de personas que se trasladan sorteando los vehículos próximos o por lugares de riesgo, como es el caso del pasaje "puente" situado frente al serví-centro ANCAP.

Respecto del movimiento de vehículos, se aprecia un espectro de flujo intenso en ambos sentidos de circulación, con particularidades de extrema intensidad en momentos de ingresos y salidas de la zona balnearia, coronado por un rango de velocidad vehícular que en muchos casos superan los máximos permitidos, a pesar de la existencia de la señalización existente y del canalizador que además de ordenador, debería oficiar de reductor. Observamos que en este último aspecto, muchos de los conductores no lo respetan a tomar por su comportamiento.

Finalmente, el área que ha sido signada como de mayor conflictividad, y que responde al objeto de estudio, se sitúa básicamente entre los kms. 117.500 y 118.500, con un sector mayormente acentuado entre la proximidad al complejo turístico Solanas Resort y pasado la estación de servicio. Es en esta última área mocionada donde se registra el mayor y más continúo movimiento y volumen de tránsito peatonal.

1.- INFRAESTRUCTURA VIAL

A.- Intersección rotatoria al oeste del tramo observado. Se aprecia que la R-93 en el tramo de referencia posee en el km. Il5.200, una intersección rotatoria con cuatro ramas que distribuyen el tránsito, actuando con suma efectividad como reductor de velocidad, apoyando la señalización y en consideración con la zona que se avecina.

Comentarios: Al respecto vemos que tal dispositivo no ofrece problemas ni genera mayor conflicto al menos con los volúmenes de tránsito que habitualmente se registran.

- Solo observamos que cuando el volumen de tránsito es elevado, se produce un cierto grado de enlentecimiento, propio de la circunvalación, que evidentemente beneficia la seguridad y es un llamado de atención que refuerza el inmediato ingreso a la zona urbanizada tal como se observa en la imagen ilustrativa ubicada metros antes.
- No se realizaron mediciones de volumen, valiendo la observación como dato de referencia.



Fig. 3 - Imagen que da vista al sentido de circulación - Oeste a Este

B.- Intersección con pasaje a desnivel sobre R-10. En el extremo este de la arteria estudiada, se ubica la intersección de R-10 con camino Lusich, que posee un pasaje a desnivel, que ordena y distribuye el tránsito local con el de larga distancia.

Comentario: vemos que el mismo no ofrece problemas en general para la circulación, al menos para la cuestión en estudio.

Lo que manifiesta el peticionante, es la dificultad para girar a la izquierda para ingresar a la Comisaría en sentido oste-este, debiendo hacerlo por debajo del pasaje a desnivel.

C.- Parada de transporte colectivo sin adecuado espacio. Se observa en el km: 118.400, sobre la senda de circulación sentido oeste-este, se encuentra el lugar destinado para ascenso y descenso de pasajeros de las líneas locales y de larga distancia.

Comentarios: En primer término observamos que la ubicación de tal punto está situado geográficamente al final de la sinuosidad que presenta el trazo del dispositivo canalizador y muy próximo al camellón central, donde se habilita el giro a la izquierda.

Al respecto de dicho punto, observamos que:

 La misma no tiene lugar físico para que el transporte pueda detenerse fuera de la faja de circulación vehicular, debiendo por tanto utilizar parte de la banquina y un tanto de la calzada, no pudiendo retirase más en razón que existe una valla delimitadora que lo impide.





Fig. 4 - Parada del trasporte - dirección oeste-este. Fig. 5 - Parada del trasporte - dirección oeste-este.

- Delante de la parada, la valla mencionada presenta un corte para permitir el acceso y salida de la zona comercial, significando que cuando hay vehículos del transporte detenidos para cumplir con su actividad, se produce una absoluta reducción de la visibilidad, más allá de la lógica reducción de calzada que se produce en un punto que consideramos conflictivo por la conjunción de los diversos movimientos alli existentes.
- D.- Pasaje peatonal inseguro: Se observa la existencia de un pasaje peatonal por sobre el camellón central de la vía, situado frente a la estación Ancap, que oficia de interconexión entre ambas márgenes de la ruta, el que es habitualmente utilizado por muchas personas.



Fig. 6 - Imagen del pasaje pestonal ubicado frente a la estación Ancap.

Comentario: Sobre el particular dicho pasaje, lleva o induce a las personas a cruzar, con la particularidad que dicho punto es un lugar de extremo peligro pues se encuentra situado a la salida o terminación de la sinuosidad que presenta la via, punto donde los automovilistas imprimen velocidad para continuar su marcha.

No obstante ello, sobre el final de la banquina, se encuentra una valla delimitadora, que no tiene corte para paso -razón bien entendible- pero que dificulta una salida rápida de la faja de circulación vehicular.





Fig. 7 - Corte de camellón para giro a la izquierda.

Fig.8 - Registro de ingreso a contramano en el corte del camellón.

E.- Corte del camellón que habilita giro a la izquierda:

A pocos metros de la glorieta y delante del punto destinado a Parada del transporte colectivo de pasajeros, se sitúa un corte del camellón central que coincide con la salida del complejo Solanas Resort y que además constituye el punto habilitado para giro a la izquierda en el sentido oeste-este. Dicho punto no posee arcén de salida.





Fig. 9 - Corte del camellón que habit la el giro - sin golfo.



Fig. 10 - Giro a la izquierda habilitado (camioneta) y giro indebido (auto)



Fig. 11 - Cambió de sentido de marcha e ingreso a contra mano.

Comentario: Observamos que en dicho punto se produce la conjunción de varios movimientos del tránsito, además del giro, destacándose fundamentalmente cruces en ambas direcciones.

- Observamos que tal espacio os utilizado de forma regular y "natural, tal la expresión recogida de varios usuarios", quienes de manera imprudente intentan cambiar su sentido de marcha transitando a contra mano y de forma sesgada hacia la margen sur, en tanto otros lo hacen estando prohibido como se muestra. (Fig. 10).
- Desde el la margen norte -salida del complejo Solanas- muchos automovilistas realizan su cruce para tomar hacia el este o cruzar en forma indebida (Fig. 12). Lo mismo sucede con los vehículos que egresan del Centro Comercial con destino al oeste, Es evidente que estos dos movimientos más allá de las irregularidades citadas, se cruzan e interceden con el giro a la izquierda, generando un lugar de extremo conflicto.
- La ubicación y disposición que presenta el corte de la valla que oficia de salida-ingreso sobre la acera sur, sumado a su amplitud, hace que los vehículos que emergen de ese sector, hagan el cruce de forma transversal y no perpendicular, dado que el corte en el camellón y la abertura de la valla, esta desfasados.
- Esto más allá de ser una maniobra indebida para algunos como se expresara -en contra mano- y riesgosa para otros por el cruce sesgado, produce una interferencia en el trayecto de quienes se desplazan en linea recta por la vía principal o quienes vienen por ella y pretenden girar a la izquierda.



Fig. 12 - Ingreso desde la margen norte - maniobra en contra mano.

2.- SENALIZACIÓN

Se ha observado que la señalización existente en el tramo en cuestión es la adecuada y a la vez suficiente, estando de manera muy clara la identificación del área, las intersecciones, los centros de referencia e interés para el usuario o de los dispositivos ordenadores o canalizadores de tránsito.

Restaría señalizar adecuadamente los puntos donde se instalen los cruces peatonales, caso de concretarse alguno como se recomendara.

Respecto de su estado, se verifica que es muy bueno.



 Fig. 13 – Señalización existente próximo a zona del conflicto.



Fig. 14 – Señalización existente próximo a zona

3.- CIRCULACIÓN VEHICULAR

Se observa que el movimiento vehícular es constante durante todo el año, aumentando su densidad durante la temporada estival, pronunciándose aún más los fines de semana y feriados.

Dicha movilidad se sitúa entre los meses de enero y febrero principalmente, comenzando a manifestarse sobre fines de diciembre y hasta próximo de mediados de marzo.

No obstante estas características, los fines de semana y feriados durante todo el año, dicha movilidad se hace también intensa, acentuándose a partir del día viernes por la tarde y manteniéndose hasta del día domingo a última hora, y eventualmente en las primeras horas del día lunes.

Movilidad y volúmenes similares se presentan también durante los periodos vacacionales especiales de semana de turismo y carnaval entre otros, épocas donde se registran algunos conflictos similares al presentado en la temporada estival.

Como dato relevante, se ha podido verificar que la velocidad supera en general los máximos niveles permitidos y en algunos de casos con carácter excesivo, lo cual evidentemente eleva el nivel de riesgo y potencia la ocurrencia de situaciones de peligro, especialmente en los cruces peatonales.





Fig. 15/16 – Identificación de valores de velocidad registrados en la zona.



Fig. 17 – Identificación do valores de velocidad registrados en la zona durante horas de la noche.

4.- CIRCULACIÓN PEATONAL

Se ha observado que un importante contingente de personas se traslada de un lado a otro de la arteria estudiada (R-10), transitando por sus fajas laterales o con intención de atravesaria.

Al respecto de los cruces. Observamos que los mismos se manifiestan con mayor asiduidad y presencia en la temporada veraniega, principalmente durante los meses de enero y febrero.

La característica que presentan estos movimientos, es que se realizan en forma dispersa, por varios sitios y en grandes y/o pequeños grupos.

Se producen con acentuación en la zona próxima al centro comercial, próximo al complejo residencial y en otros puntos del área de afincamiento poblacional, Km. 117 a 118.500.

Los horarios naturales de cada actividad son los que con más frecuencia se enfrentan al conflicto, estando situado entre mitad de la mañana, mediodía, media tarde y final del día.

Finalmente, se verificó que en varios casos los peatones cruzan en lugares y en situaciones limites, como es el caso del traspaso sorteando los vehículos o en puntos de extremo peligro, como es el caso del lugar que aparentemente fuera preparado para tal fin en el diseño de la estructura —pasaje frente al servi- centro, del cual se ha recomendado su eliminación.





Fig. 18







Fig. 20

Fig. 21

Fig. 18 a 21 — Identificación de los diversos cruces de peatones registrados en zona próxima al complejo Solanas.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Como consideración general, creemos firmemente que el conflicto se origina a consecuencia del intenso movimiento de peatones que intenta cruzar y el elevado volumen del tránsito vehicular que se desplaza en ambos sentidos, a lo que se suma la velocidad de desplazamiento de los mismos, en muchos casos certamente elevada.

Por tanto, sugerimos se atiendan las siguientes apreciaciones como una probable solución al problema planteado.

Sugerimos eliminar del pasaje peatonal ubicado frente al servi-centro Ancap.

Recomendamos vallar ese punto con la debida extensión para que el público no cruce, estableciendo en contrapartida puntos o zonas para tal actividad fuera de ese sector.

Para ello se podrían tomar en consideración los puntos que oportunamente se mencionaron como de concentración y movilidad de los mismos, que a su vez aparecen como los más problemáticos.

La premisa debe ser, que un buen sitio es aquel que esta debidamente ubicado, señalizado y protegido.

Sugerimos establecer cruces definidos y claramente señalizados para el cruce del tránsito peatonal.

En razón de la apreciación o premisa que antecede y atendiendo el mayor espacio de visibilidad que el trazado de la vía pueda ofrecer, la ubicación física y geográfica de los núcleos habitacionales y las probabilidades de cruce masivo de los moradores, se entiende y recomienda que la ubicación de los mismos podría ser en los extremos de la zona de conflicto. O sea, ubicar uno antes del servi-centro Ancap, en la recta y antes del comienzo sinuoso del trazado y otro desfasado con el punto de giro a la izquierda y de la salida del complejo Solanas.

Una opción quizá para brindar un óptimo nivel de seguridad podría ser que dichos cruces estén seña izados mediante pórticos y con resaltos colocados anticipadamente. Eventualmente podría estudiarse la posibilidad que dichos cruces puedan ser controlados por dispositivos electrónicos inteligentes, una medida muy efectiva y que posibilita de sobremanera controlar adecuadamente la situación y el transito de los dos flujos –peatonal-vehículartan solo con dar prioridad a quien corresponda a través del manejo de los tiempos del controlador.

Sugerimos establecer un sector adecuado –golfo- para los resguardos del transporte colectivo de pasajeros.

En lo que atañe a la senda sur de la vía, hay que tratar de evitar que los transportes se detengan sobre la faja de circulación, por lo que se debería ver la forma de ejemplarizar con diseño similar al utilizado en la mano contraria o sea la margen norte.

POLICÍA NACIONAL DIRECCIÓN NACIONAL DE POLICÍA CAMINERA

Situación similar ocurre con varias de las paradas de autobuses de la zona, lo cual lleva a conflictuar varios puntos con sus consecutivas detenciones y reinicio de marcha, fenómeno que se produce cada 400 mts.

Sugerimos el corrimiento de la abertura existente en la valla - margen sur.

Se recomienda efectuar el corrimiento de de la abertura que presenta la valla protectora situada sobre la margen sur, próxima a la parada del bus, para evitar los ingresos o cruces vehiculares sesgados y a contra mano, lo cual evidentemente es en extremo inseguro.

Por otro lado, dicha medida permitiria restablecer la visibilidad que afecta considerablemente los movimientos de ingreso y salida vehicular desde el centro comercial o desde la vía de servicio y en especial para alejar tales movimientos de la zona de ascenso y descenso de pasajeros, un ámbito que ya de por si involucra un cierto grado de peligrosidad.

Sugerimos modificar el golfo destinado para el giro a la izquierda en el sentido oeste-este.

Se aconseja estudiar la viabilidad de introducir en la estructura del camellón, en el punto donde se habilita el giro a la izquierda, sentido osteeste, un arcén para albergar a los vehículos que pretendan girar, y modificar el diseño de tal manera para que solo se realice ese movimiento y
eventualmente el cruce, no olvidando que se debería de resolver
conjuntamente, el traslado de la abertura en la valla de la margen sur, para
que este enfrentada y no desfasada como se encuentra.

La idea es evitar los cruces sesgados o en diagonal, dado que son de extremo peligro por cuestiones de visibilidad, además que tal como están ahora, se producen a contra mano para quién accede a la margen sur.

6. Evitar el giro a la izquierda para el sentido este-oeste

Conjuntamente con tales cambios, sería de extrema funcionalidad para la via de gran beneficio para la seguridad, que el cambio de frente o retorno para quienes transitan en sentido este-oeste, pueda ser de alguna manera trasladada a la intersección rotatoria situada más adelante, para evitar agrupación innecesaria de movimientos.

Sobre el particular expresamos, que la señalización existente no es suficiente para regularlo, pues ingresan de forma indebida en razón que el diseño de la estructura le da cabida. Por tanto se entiende que con un mínimo cambio en el diseño que le impida girar, puede resolverse el asunto, apoyado por supuesto por la señalización.

Sugerimos controlar la velocidad con extrema rigurosidad y de manera sostenida.

Se aconseja y recomienda como medida eficaz de contención y de mitigación de los daños, intensificar adecuadamente los controles de velocidad de manera estratégica acorde a los horarios y momentos de mayor conflictividad o de movimiento y volumen del tránsito vehicular. Destacar especial atención a esta tarea durante los períodos de verano, que es donde se produce el aumento de población en la zona y donde el tránsito vehicular se incrementa en gran medida.

Tal como se ha podido observar los niveles registrados superan considerablemente los máximos permitidos para la zona, lo cual más allá de potenciar la ocurrencia de los hechos puede agravar sus consecuencias en caso de originarse.

 Sugerimos corregir la disposición y ubicación de la parada del transporte colectivo de pasajeros que esta situada sobre la vía (R-10) en sentido este-oeste, a la salida del serví centro ANCAP.

Al respecto es importante destacar, que la misma no posee tampoco espacio adecuado para que los conductores puedan retirar sus vehículos y cumplir con su misión de la forma correcta y segura.

Es de destacar a su vez, que de manera coincidente con el citado punto, se encuentra la salida del los vehículos que emergen de la estación y además es el punto de salida de la calle de servicio, además de los movimientos que genera el sector comercial que se encuentra a escasos metros del lugar sobre la misma acera.

Hay que tener presente también que el citado punto se encuentra ubicado en zona de curva y muy cercano a la saliente de la sinuosidad que presenta el trazo de la vía en ese lugar.

Sugerimos modificar la salida del servi-centro ANCAP.

Observado el punto, se puede apreciar que la ubicación del comercio en relación a sus accesos, benefician en buena forma el ingreso para quien proceden del este por la vía principal o desde R-12.

En controversia con ello. la disposición y la amplitud de los mismos, permiten que la salida de los vehículos se produzca de manera antirreglamentaria e insegura. Al respecto se ha verificado que infinidad de usuarios a la salida del referido comercio, circulan a contramano para tomar la intersección rotatoria con destino al este e inclusive hacia R-12.

Quizá sea necesario estudiar en profundidad el fenómeno a fin de establecer si el hecho obedece a falta de alguna señal, al diseño de las salidas o es solo la imprudencia de los usuarios. El hecho es que la situación reviste complejidad y riesgo de una colisión frontal. Tal información no se presenta en este momento por cuestiones de tiempo y por no ser el objeto de la presente actuación.

Comisario

Sergio HERNANDEZ

Jefe de Región II

Comisario

Fernando ROLANDO

AUDITOR Jefe de la Oficina Técnica

POLICIA NACIONAL DIRECCION NACIONAL DE POLICIA CAMINERA AYUDANTIA DE LA DIRECCION



NOTA Nº: 180/008. DR.-

Montevideo, 30 de junio de 2008.-

UNIÓN VECINAL DE PUNTA BALLENA Y LAGUNA DEL SAUCE SRA. PRESIDENTA Cristina RODRIGUEZ

Atento a su nota de fecha 03/01/008, mediante la cual se solicitó a esta Policía, un estudio y diagnóstico de la situación actual del tránsito que vive la zona comprendida, entre el Arroyo Potrero y el cruce con el Camino Lussich, se cursa informe técnico Nº 006/008, elaborado por los auditores viales de ésta, Comisario Sergio HERNÁNDEZ y Comisario Fernando ROLANDO GOMEZ.-

Saluda a usted muy atentamente

EL DIRECTOR NACIONAL DE POLICÍA CAMINERA INSP. GRAL. DR.

ABOGADO