

MUNICIPALIDAD DE GENERAL SAN MARTIN
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

24068

ESTUDIO DE REORDENAMIENTO DEL TRANSITO
EN EL PARTIDO DE GENERAL SAN MARTIN
(AMPLIACION)

1ER. INFORME PARCIAL

O

H. 22

3 15

2º E. Inf. A

I

I N D I C E

	Página
<u>INTRODUCCION</u>	
1. ENCUESTA DE ORIGEN Y DESTINO SOBRE LA RED VIAL DEL PARTIDO.	2
1.1. Introducción	2
1.2. Información a obtener de la encuesta	3
1.3. Ubicación de los puestos de encuesta.	8
1.4. Programación de las tareas de encuesta	12
2. ACCESO A LA AUTOPISTA CAMINO PARQUE DEL BUEN AIRE	16
2.1. Puntos de ingreso-egreso de la Autopista	16
2.2. Los accesos desde el Partido	17
2.3. Acceso al Centro Recreativo San Martín	20
3. ANALISIS DE PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE REDISTRIBUCION DE LOS CIRCUITOS DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS.	22
3.1. Marco de referencia	22
3.2. La situación actual	25
3.3. Desarrollo de propuestas de ordenamiento	30

INTRODUCCION

El informe que aquí se presenta constituye la culminación de la primera etapa correspondiente a la ampliación del Estudio de Ordenamiento del Tránsito en el Partido de Gral. San Martín, realizado durante el año 1981.

Dicha ampliación pretende completar y profundizar algunos temas estudiados con anterioridad y satisfacer requerimientos específicos a los que la Municipalidad de Gral. San Martín se enfrenta en la actualidad. Así, los temas a considerar en la ampliación son los siguientes:

- 1) Realización y procesamiento de una encuesta de origen y destino sobre la red vial del Partido.
- 2) Estudio de los accesos a la Autopista Camino Parque del Buen Aire.
- 3) Análisis de propuestas alternativas de los circuitos de transporte colectivo de pasajeros en el entorno del Centro Cívico.
- 4) Estudio de la interconexión vial con los Partidos circundantes.
- 5) Definición del emplazamiento de refugios peatonales para el transporte colectivo de pasajeros.

Esta etapa de la ampliación involucra dentro del tema 1 la programación de la encuesta de origen y destino y el tratamiento de los temas 2 y 3, el desarrollo de todo lo cual se incluye en el presente informe.

A su vez, en la etapa segunda de la ampliación se realizará la encuesta de origen y destino y el procesamiento de sus resultados, así como se tratarán los temas 4 y 5 enunciados anteriormente.

1. ENCUESTA DE ORIGEN Y DESTINO SOBRE LA RED VIAL DEL PARTIDO

1.1. Introducción

Los flujos vehiculares medibles sobre las arterias de un sistema vial son los resultantes de un elemento previo, constituido por la necesidad del conductor y/o sus acompañantes de desplazarse en un vehículo entre dos puntos específicos del área urbana.

Dicha necesidad, al originar el viaje de un vehículo, desencadena un proceso de decisión, en el que el conductor elige la ruta a seguir sobre el sistema vial, entre el origen y destino de aquél.

El viaje efectivamente realizado a lo largo de esa ruta es el que constituye, en definitiva, los flujos vehiculares anteriormente considerados.

Surge de todo ello la importancia de conocer, para un área urbana, la distribución espacial de los orígenes y destinos de los viajes vehiculares, así como los recorridos seguidos por éstos, a fin de poder estudiar y evaluar más ajustadamente los requerimientos a satisfacer por el sistema vial y las consecuencias de cambios en su configuración.

El mecanismo más conveniente para conocer la distribución de orígenes y destinos y sus recorridos asociados está constituido por la realización de una encuesta directa a los conductores de los vehículos, en puntos seleccionados de la red vial.

Expandiendo los resultados de dicha encuesta a los flujos totales de vehículos circulantes resulta posible estimar matrices de viajes entre zonas de origen y destino, así como la distribución de los recorridos utilizados entre cada par.

En el caso específico del Partido de General San Martín, la encuesta de origen y destino resulta particularmente importante, ya que no se conocen con aproximación cierta las pautas de movilidad de los vehículos que circulan por su red vial. Ello deter-

mina la necesidad de asumir hipótesis de distribución de los viajes, en todos los trabajos que involucren la circulación vehicular, tanto sea definición de políticas de desarrollo urbano como estudios de ordenamiento de tránsito.

Debido a ello se ha definido la realización de una encuesta de los viajes efectuados sobre la red vial del Partido, mediante un cuestionario de preguntas a efectuar a una muestra representativa de conductores de vehículos automotores que se desplazan sobre la red.

En los puntos siguientes se desarrolla la programación necesaria para la ejecución de la encuesta en la etapa siguiente del estudio.

1.2. Información a obtener de la encuesta

La encuesta de origen y destino de viajes vehiculares presentada en el punto anterior requiere como elemento principal la obtención de información sobre una muestra de vehículos circulantes relevada mediante la realización de preguntas a sus conductores, complementada por observaciones directas del vehículo por parte del encuestador.

La información a obtener mediante este procedimiento es la siguiente:

- Tipo de vehículo
- Motivo de viaje
- Cantidad de ocupantes en el vehículo
- Para vehículos comerciales: tipo y cantidad de carga
- Periodicidad del viaje
- Ubicación del origen y destino del viaje.
- Recorrido seguido en el viaje
- Lugar de estacionamiento en el destino.

En base a los datos enunciados se ha diseñado un formulario de encuesta ad-hoc, que se incluye en la página siguiente.

A fin de orientar la realización de las preguntas a los

conductores de los vehículos, así como para consignar adecuadamente las correspondientes propuestas, se ha preparado un manual de instrucciones para los encuestadores, que se incluye a continuación de la planilla de encuesta.

ENCUESTA DE		PUESTO Nº	
ORIGEN Y DESTINO VEHICULAR		ENCUESTADOR	
VEHICULAR		DIA	
PARTIDO DE GENERAL SAN MARTIN		REVISOR	

HORA	TIPO DE VEHICULO		Nº DE OCUPANTES		TIPO DE CARGA		CANTIDAD	
	AUTOM. TAXI UTILIT. CAMION C/ACOP.							
ORIGEN					LUGAR		CALLE	
CALLE					ESTAC.		PLAYA O	
Y CALLE					DESTINO		GARAGE	
LOCALIDAD					PARTIC.		PUBLICO	
DESTINO					HOGAR		ORIGEN	
CALLE					MOTIVO		TRABAJO	
Y CALLE					DEL		ESTUDIO	
LOCALIDAD					VIAJE		COMPRAS	
RECORRIDO					PERIODI.		MAS DE UNA VEZ	
					CUIDAD DEL		AL DIA	
					VIAJE		DIARIO	
							SEMANAL	
							OCASIONAL	

TIPO DE VEHICULO		Nº DE OCUPANTES		TIPO DE CARGA		CANTIDAD	
AUTOM. TAXI UTILIT. CAMION C/ACOP.							
ORIGEN				LUGAR		CALLE	
CALLE				ESTAC.		PLAYA O	
Y CALLE				DESTINO		GARAGE	
LOCALIDAD				PARTIC.		PUBLICO	
DESTINO				HOGAR		ORIGEN	
CALLE				MOTIVO		TRABAJO	
Y CALLE				DEL		ESTUDIO	
LOCALIDAD				VIAJE		COMPRAS	
RECORRIDO				PERIODI.		MAS DE UNA VEZ	
				CUIDAD DEL		AL DIA	
				VIAJE		DIARIO	
						SEMANAL	
						OCASIONAL	

TIPO DE VEHICULO		Nº DE OCUPANTES		TIPO DE CARGA		CANTIDAD	
AUTOM. TAXI UTILIT. CAMION C/ACOP.							
ORIGEN				LUGAR		CALLE	
CALLE				ESTAC.		PLAYA O	
Y CALLE				DESTINO		GARAGE	
LOCALIDAD				PARTIC.		PUBLICO	
DESTINO				HOGAR		ORIGEN	
CALLE				MOTIVO		TRABAJO	
Y CALLE				DEL		ESTUDIO	
LOCALIDAD				VIAJE		COMPRAS	
RECORRIDO				PERIODI.		MAS DE UNA VEZ	
				CUIDAD DEL		AL DIA	
				VIAJE		DIARIO	
						SEMANAL	
						OCASIONAL	

TIPO DE VEHICULO		Nº DE OCUPANTES		TIPO DE CARGA		CANTIDAD	
AUTOM. TAXI UTILIT. CAMION C/ACOP.							
ORIGEN				LUGAR		CALLE	
CALLE				ESTAC.		PLAYA O	
Y CALLE				DESTINO		GARAGE	
LOCALIDAD				PARTIC.		PUBLICO	
DESTINO				HOGAR		ORIGEN	
CALLE				MOTIVO		TRABAJO	
Y CALLE				DEL		ESTUDIO	
LOCALIDAD				VIAJE		COMPRAS	
RECORRIDO				PERIODI.		MAS DE UNA VEZ	
				CUIDAD DEL		AL DIA	
				VIAJE		DIARIO	
						SEMANAL	
						OCASIONAL	

TIPO DE VEHICULO		Nº DE OCUPANTES		TIPO DE CARGA		CANTIDAD	
AUTOM. TAXI UTILIT. CAMION C/ACOP.							
ORIGEN				LUGAR		CALLE	
CALLE				ESTAC.		PLAYA O	
Y CALLE				DESTINO		GARAGE	
LOCALIDAD				PARTIC.		PUBLICO	
DESTINO				HOGAR		ORIGEN	
CALLE				MOTIVO		TRABAJO	
Y CALLE				DEL		ESTUDIO	
LOCALIDAD				VIAJE		COMPRAS	
RECORRIDO				PERIODI.		MAS DE UNA VEZ	
				CUIDAD DEL		AL DIA	
				VIAJE		DIARIO	
						SEMANAL	
						OCASIONAL	

TIPO DE VEHICULO		Nº DE OCUPANTES		TIPO DE CARGA		CANTIDAD	
AUTOM. TAXI UTILIT. CAMION C/ACOP.							
ORIGEN				LUGAR		CALLE	
CALLE				ESTAC.		PLAYA O	
Y CALLE				DESTINO		GARAGE	
LOCALIDAD				PARTIC.		PUBLICO	
DESTINO				HOGAR		ORIGEN	
CALLE				MOTIVO		TRABAJO	
Y CALLE				DEL		ESTUDIO	
LOCALIDAD				VIAJE		COMPRAS	
RECORRIDO				PERIODI.		MAS DE UNA VEZ	
				CUIDAD DEL		AL DIA	
				VIAJE		DIARIO	
						SEMANAL	
						OCASIONAL	

ENCUESTA SOBRE LA RED VIAL
PARTIDO DE GRAL. SAN MARTIN

INSTRUCCIONES PARA LOS ENCUESTADORES

Para consignar los datos extraídos de las encuestas se utilizará el formulario adjunto, cuyo cabezal se completará en el caso de la primera planilla utilizada.

Las planillas siguientes que se utilicen se numerarán correlativamente. Con intervalos de media hora se consignará la hora, en el casillero en correspondencia con la encuesta que se inicia en ese instante.

Para cada vehículo que se detenga se consignará en primer lugar su tipo, dentro de los siguientes grupos:

- Automovil particular
- Taximetro
- Utilitario (camonetas, pick-up, vehículos de carga livianos, todos ellos con 2 ruedas en el eje trasero).
- Camión (todo vehículo de carga con 4 ó más ruedas en el eje trasero).
- Camión con acoplado o semirremolque.

Seguidamente se consignará el número de ocupantes del vehículo. Una vez obtenidos los datos mencionados se comenzará a encuestar al conductor del vehículo, solicitándole los datos que se indican a continuación.

1) Tipo y cantidad de carga

En el caso de encuestar un camión se consignará el tipo de carga que se encuentra sobre el vehículo y la correspondiente cantidad.

2) Origen del viaje

Se requerirá la ubicación del lugar donde comenzó el viaje que se está encuestando. En lo posible se consignará el lugar como par de calles. Asimismo se requerirá el nombre de la localidad o barrio correspondiente.

3) Destino del Viaje

Vale lo expuesto en la pregunta anterior.

4) Recorrido seguido entre el origen y destino del viaje encuestado.

Se consignará la secuencia de arterias utilizada por el vehículo en el viaje encuestado.

Se requerirán las avenidas o calles utilizadas de manera preponderante, dese-

chando las arterias que sean poco relevantes para la caracterización del recorrido.

5) Lugar de estacionamiento en el lugar de destino.

Se consignará el tipo de facilidad usado para el estacionamiento al finalizar el viaje, entre las siguientes variantes:

- Calle
- Playa o garage público
- Garage particular

6) Hogar

Se consignará si el viaje encuestado tiene origen o destino en la casa del conductor y/o acompañantes.

7) Motivo del viaje

Se indicará cual es el motivo del viaje encuestado, entre las siguientes variantes:

- Trabajo
- Estudio
- Compras
- Trámites
- Paseo
- Otros

Cuando el vehículo está volviendo al hogar de alguna actividad se consignará como motivo el correspondiente a la actividad realizada en el lugar de origen del viaje.

8) Periodicidad del viaje

Se indicará la frecuencia con que se efectúa el viaje, dentro de los siguientes grupos:

- Más de una vez al día
- Diario (3 a 5 veces por semana)
- Semanal (1 0 2 veces por semana)
- Ocasional (menos de 1 vez por semana o excepcionalmente)

1.3. Ubicación de los Puestos de encuestas y procedimientos de trabajo en cada uno de ellos.

Para la encuesta a realizar se considera Puesto a una dada ubicación sobre una arteria de la red vial involucrada, ubicación sobre la que se realiza la detención y encuestado de una muestra de vehículos de una corriente vehicular con una dirección preestablecida.

La cantidad de los puestos donde se efectuará el encuestado de los vehículos es un compromiso entre la precisión con que se obtiene la información requerida y el costo de realización y procesamiento de la encuesta.

Por otra parte, la ubicación de dichos puestos debería, a su vez, ser elegida de manera que la encuesta permitiera detectar las pautas de movilidad más relevantes, de vehículos particulares y de carga.

Esto último no resulta posible totalmente, debido a la configuración de la red vial y a que en general no se conoce a priori con aproximación las arterias utilizadas por los recorridos más importantes.

Ello determina que deba aceptarse una cierta pérdida de información en la encuesta debido a la posible existencia de corrientes vehiculares entre dos zonas de origen y destino, no identificadas en aquella.

En función de todo lo anterior y de la información disponible sobre flujos vehiculares se ha estudiado la ubicación más conveniente de los puestos de encuestado, indicándose en el Plano N°1, la disposición definida.

Se han establecido 58 puestos con los que se considera cubierta adecuadamente la red vial del Partido, en lo que hace principalmente a sus niveles primario y secundario, sobre los que se efectúa la mayoría de los viajes de longitud representativa.

En el cuadro N° 1.1. se precisa la ubicación de los puestos de encuesta definidos así como la orientación de la corriente vehicular considerada en cada uno de ellos.

Cada uno de los puestos definidos está asociado a una dada corriente vehicular en un solo sentido, a fin de poder evaluar adecuadamente los orígenes y destinos de los flujos que se desplazan por aquellos.

Con respecto a la actividad a realizar en cada puesto, ella consiste basicamente en las dos tareas diferenciadas siguientes:

- a) Detención y encuestado de una fracción de los vehículos que circulan a través del puesto, durante un lapso representativo.
- b) Conteo del total de vehículos que circulan a través del puesto, discriminados por tipo, durante el mismo período en que se efectúa la tarea a). Este conteo resulta necesario para el proceso de expansión de los resultados obtenidos de las encuestas en el puesto considerado.

El período de encuesta, así como la dotación del equipo de encuestadores para cada puesto se estudian en el punto siguiente, de programación de actividades.

C U A D R O 1.1.

UBICACION DE LOS PUESTOS DE
ENCUESTA SOBRE LA RED VIAL DEL
PARTIDO DE GPAL. SAN MARTIN

Puesto N°	U B I C A C I O N	Dirección de la Corriente vehicular a encuestar.
1	Av. Lib. G. San Martín Guido Spano y Gral Paz	Hacia el Partido
2	Idem	Hacia Cap. Fed.
3	Av. Rodriguez Peña entre Lamadrid y Necochea	Hacia el Partido
4	Idem	Hacia 3 de Febrero
5	Av. Rodriguez Peña entre trasno y Parracini	
6	Av. 25 de Mayo e/España y C. de Boile	Hacia Cap. Federal.
7	Idem	Hacia Ruta 4.
8	Av. Iturraspe e/V. Sarsfield y R. de Israel	Hacia Cap. Fed.
9	Idem	Hacia Ruta 4
10	Av. Naciones Unidas e/Lavalle y Obligado	Hacia Vicente Lopez
11	Idem	Hacia el Partido
12	Av. Perdriel e/25 de Mayo y Saavedra	Hacia Vicente Lopez
13	Idem	Hacia Ruta 8
14	Uruguay e/Perdriel y Jarez	
15	San Martín, idem	
16	Pellegrini, idem	
17	Perdriel e/Dardo Pocha y Paso	Hacia 3 de Febrero
18	Moreno e/25 de Mayo y Sarmiento	
19	Av. 25 de Mayo e/Belgrano y Estrada	Hacia Ruta 4
20	Idem	Hacia Cap. Fed.
21	Matheu e/ Ballester	
22	Mitre, idem	
23	Av. 1° de Mayo e/Rivadavia y Fringles	Hacia el Partido
24	Idem	Hacia 3 de Febrero
25	Av. Constituyentes y Sto. Cabral y Balcarce	Hacia Ruta 4
26	Idem	Hacia Cap. Fed

27	Saenz Peña e/B.S. Mer y Obligado	Hacia el Partido
28	Idem	Hacia V. Lopez
29	Av. 3 de Febrero e/Ballester y Guemes	Hacia V. Lopez
30	Idem	Hacia 3 de Febrero
31	Av. 3 de Febrero e/25 de Mayo y Triunvirato	Hacia el Partido
32	Idem	Hacia V. Lopez
33	Florida e/Caning y J.C. Paz	Hacia Cap. Fed.
34	Idem	Hacia Ruta 4
35	Malvinas e/Crujia y Libertad	Hacia Cap. Fed
36	Av. de Mayo e/Libertad y J.C.Paz	Hacia Ruta 4
37	Idem	Hacia Cap. Fed.
38	J.M. Campos e/Cavese y Uriburu	Hacia el Partido.
39	Idem	Hacia V. Lopez
40	Bolivia e/Alvear y S. Rosalía	
41	Int. Casares e/Bolivia y América	
42	América e/S. Rosalía y A. Hue	
43	Congreso, idem	
44	Colegio Militar, idem	
45	Gral. Paz e/Rivadavia y Bolivia	
46	Colon, idem	
47	Av. 9 de Julio e/Neuquén y Brown	Hacia Cap. Fed.
48	Idem	Hacia Ruta 4
49	Ruta N°8 e/V.Lopez y Suipacha	Hacia Cap. Fed.
50	Idem	Hacia Ruta 4
51	Amancio Alcorta e/S. Isabel y Mazini	Hacia Cap.Fed.
52	Idem	Hacia Ruta 4
53	Moreno e/A. Alcorta y Villarroel	Hacia el Partido
54	Idem	Hacia Vte. Lopez
55	Ruta Prov. 4 e/Capdevila y Chivilcoy	Hacia Ruta 8
56	Idem	Hacia San Isidro
57	Ruta Prov. 4 e/Mom. y El Ombú	Hacia Ruta 8
58	Idem	Hacia San Isidro

1.4. Programación de las tareas de encuesta

La programación de la encuesta debe determinar los siguientes elementos:

- Períodos a lo largo del día en que se efectuará la encuesta y duración de la encuesta en cada puesto.
- Dotación de encuestadores a asignar a cada puesto.

Con respecto a los períodos del día en que se realizará la encuesta, en base a las variaciones horarias del tránsito dentro del Partido del Gral. San Martín se considera conveniente definir dos períodos, uno de mañana entre las 7 y 12 Hs. y otro de tarde, entre las 15 y 20 Hs. Dentro de dichos períodos se produce alrededor del 60% del tránsito total promedio diario sobre la red vial del Partido.

En cuanto a la duración de la encuesta, en cada puesto se adopta como conveniente realizarla durante un día, a fin de evitar el hecho que se produciría en el caso de encuestar varios días en un mismo puesto, consistente en encuestar más de una vez el mismo viaje. Ello ocurriría seguramente en una proporción significativa, debido al carácter repetitivo de los viajes hogar-trabajo, parte importante del total.

Finalmente, se define la dotación de encuestadores a considerar en cada puesto, en función del tránsito horario previsto en él durante el período de encuesta, en función de la siguiente tabla:

Tránsito horario (veh.)	Dotación Encuestadores.
Mayor que 400	4
Menor que 400	3

La dotación indicada incluye, además de los encuestadores específicos, una persona que contabilice el total de vehículos pasados por el puesto durante el período de encuesta, discriminados por tipo. Esta información es necesaria para la expansión de los resultados obtenidos de las encuestas.

Sobre la base de la tabla anterior y los datos de flujos de tránsito incluidos en el Anexo del estudio de ordenamiento de Tránsito del Partido de Gral. San Martín se ha establecido la dotación a asignar a los puestos definidos anteriormente, que se indica en el cuadro N° 1.2.

Como paso final de la programación de la encuesta se calculará seguidamente la dotación global de encuestadores requerida y su lapso de afectación para efectuar la encuesta en la totalidad de los puestos.

Para ello se considera conveniente adoptar un plazo total de encuesta de 3 semanas, a fin de que la dotación requerida no sea excesiva y torne difícil el proceso de reclutamiento, entrenamiento y control de la operación.

En el diagrama de la página siguiente se resume la programación de tareas en cuanto al número de dotaciones a armar por día, la cantidad de encuestadores en ellas y el equipo total resultante.

Además del equipo de encuestadores se considera en la programación de las tareas de encuesta la supervisión en ambos turnos de trabajo y el apoyo de inspectores de tránsito necesario para la detención de los vehículos a encuestar.

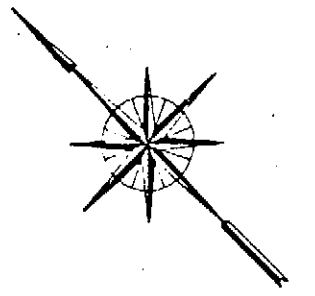
En la programación se han considerado 60 puestos, para cubrir eventuales necesidades de repetición debidas a inconvenientes que puedan aparecer en las tareas de encuesta.

DOTACION DE ENCUESTADORES POR PUESTO

Puesto N°	Dotación		Puesto N°	Dotación
1	4		35	3
2	4		36	3
3	4		37	3
4	4		38	4
5	4		39	5
6	4		40	3
7	4		41	3
8	4		42	3
9	4		43	3
10	3		44	3
11	3		45	4
12	3		46	4
13	3		47	4
14	4		48	4
15	4		49	4
16	4		50	4
17	3		51	3
18	3		52	3
19	4		53	3
20	4		54	4
21	4		55	4
22	4		56	4
23	4		57	4
24	4		58	4
25	4			
26	4			
27	3			
28	3			
29	4			
30	4			
31	4			
32	4			
33	3			
34	3			

PROGRAMACION DE LAS TAREAS DE ENCUESTAS Y
DOTACION DE PERSONAL REQUERIDA.

	SEMANA 1						SEMANA 2						SEMANA 3					
	LU	MA	MI	JU	VI	LU	MA	MI	JU	VI	LU	MA	MI	JU	VI	LU	MA	MI
PUESTOS A CUBRIR PCR DIA	3 de 4 enc. 1 de 3 enc.												2 de 4 enc. 2 de 3 enc.					
TOTAL DE PUESTOS A CUBRIR	21 de 4 enc. 7 de 3 enc.												16 de 4 enc. 16 de 3 enc.					
DOTACION TOTAL DE ENCUESTADORES	30 (15 turno mañana) 15 turno tarde												28 (14 turno mañana) (14 turno tarde)					
DOTACION DE SUPERVISORES							2 (1 turno mañana) (1 turno tarde)											
DOTACION DE INSPEC- TORES DE TRANSITO							8 (4 turno mañana) (4 turno tarde)											

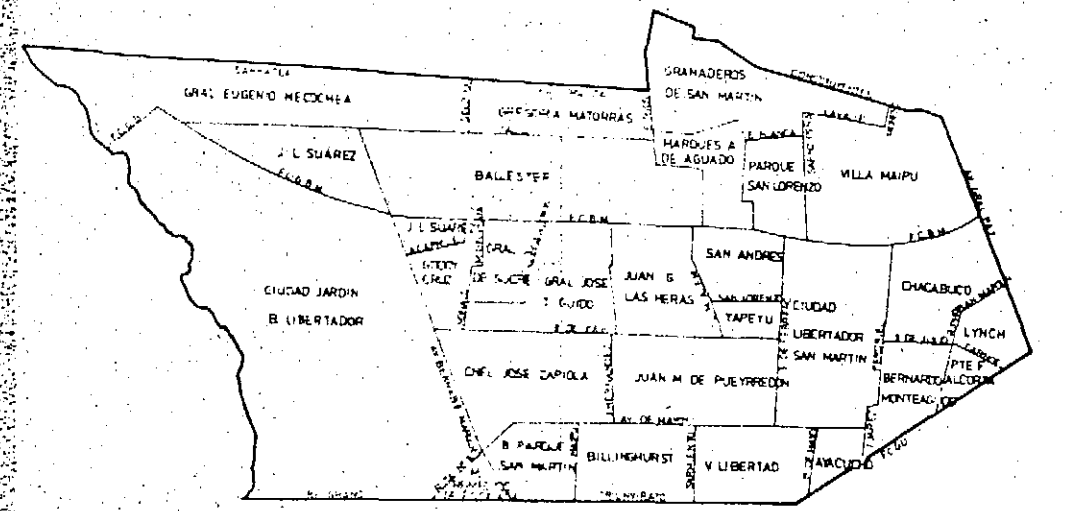
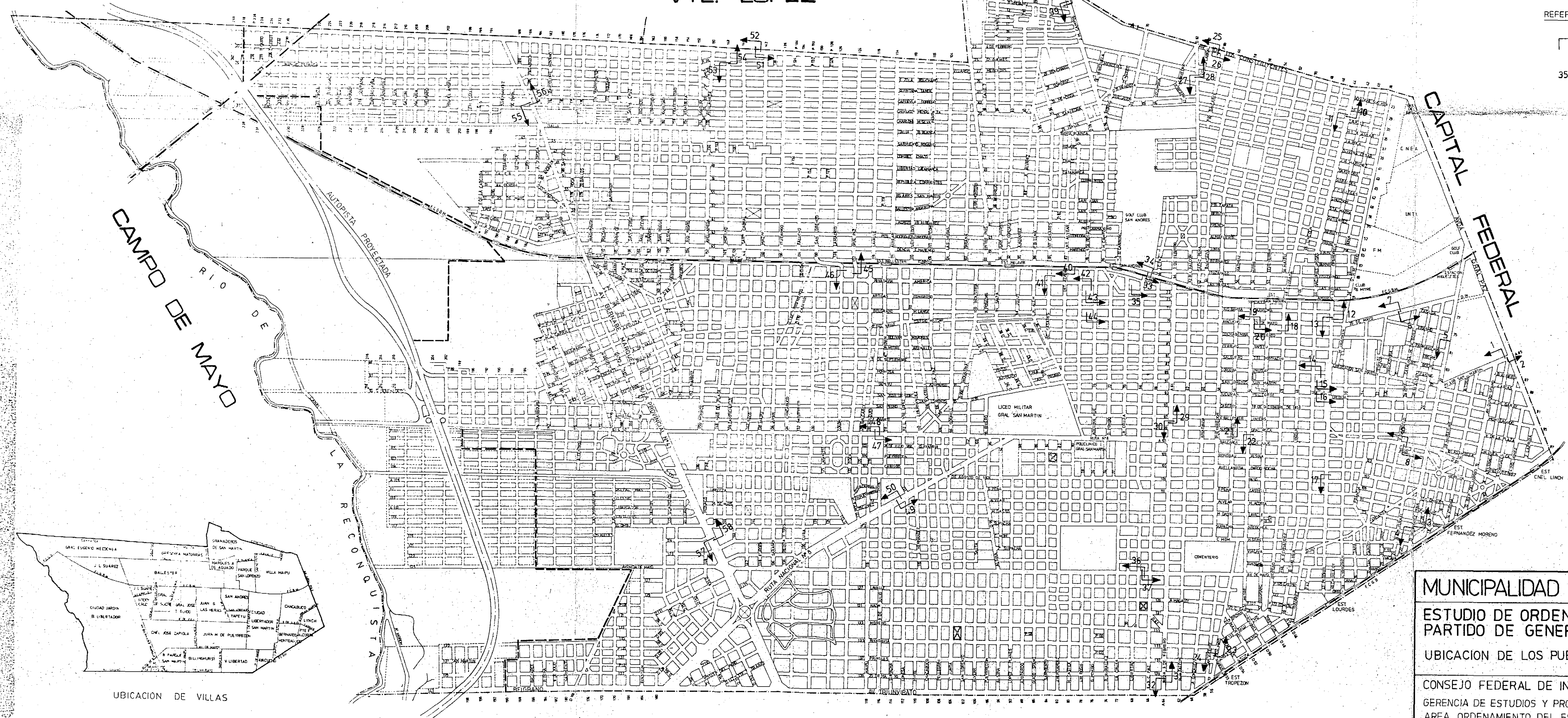


SAN ISIDRO

VTE. LOPEZ

REFERENCIAS:

- ▬ UBICACION DEL PUESTO Y CORRIENTE CONSIDERADA
- 35 N° DEL PUESTO



CAPITAL FEDERAL

TRES DE FEBRERO

MUNICIPALIDAD DE GENERAL SAN MARTIN

ESTUDIO DE ORDENAMIENTO DEL TRANSITO EN EL PARTIDO DE GENERAL SAN MARTIN

UBICACION DE LOS PUESTOS DE ENCUESTADO.

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

GERENCIA DE ESTUDIOS Y PROYECTOS

AREA ORDENAMIENTO DEL ESPACIO GEOGRAFICO

SUB-AREA EQUIPAMIENTO Y REGULACION AMBIENTAL

ELABORACION: BENOIT H. - AMSTER E. - POLO C.

DIBUJO: R. A. T.

ESCALA: 1:20.000

FECHA: ABR./1982

EXPT. 374

PLANO N° 1/1

2. ACCESO A LA AUTOPISTA CAMINO PARQUE DEL BUEN AIRE.

En los capítulos 5 y 6 del Estudio de Ordenamiento del Tránsito se analiza y propone una trama vial que tiende a satisfacer las necesidades de circulación vehicular entre los centros locales y zonales del Partido como así también entre el Partido y las localidades circundantes (Planos 5.4/1 y 6.1/1).

En este punto del Estudio se procuran seleccionar y clasificar, según un cierto orden dado por la magnitud de las obras requeridas, las conexiones más convenientes entre la mencionada trama vial y los distintos puntos de ingreso-egreso que dentro de la jurisdicción se construyan formando parte del proyecto integral de la Autopista.

2.1. Puntos de Ingreso-Egreso de la Autopista en relación con el Partido

En el plano 2.1. puede observarse el trazado completo de la Autopista camino del Buen Aires que se desarrolla entre la Ruta Panamericana y Acceso Oeste y la ubicación de los distribuidores para el ingreso-egreso a la Ruta.

Tal como se indica en el mencionado plano el Partido Contará con 3 puntos de ingreso-egreso dentro de sus límites jurisdiccionales a los que debe agregarse dos distribuidores más los que, si bien no se encuentran dentro de los límites del Partido, tienen relación funcional con éste por su ubicación espacial.

2.1.1. Distribuidor Debenedetti.

Esta ubicado en la Parte Central del Partido a la altura de progresiva 5.250; se trata de un cruce en desnivel entre la Autopista, que forma puente para permitir el paso de la calle local Debenedetti (pl. N° 2.2.)

El ingreso-egreso está materializado por 2 pares de rampas ubicadas a ambos lados de la calle Debenedetti unidas por sendos colectores.

Este distribuidor a su vez se conecta a través de un brazo que es prolongación del colector ubicado al Oeste de la Autopista, con los terrenos en donde está ubicado el Centro Recreativo San Martín.

2.1.2. Puente- Distribuidor progresiva 3400

Este distribuidor tiene un diseño tipo diamante - Está ubicado al norte del anteriormente descripto inmediatamente después del área de servicio (pl.2.2.) - En este caso la Autopista cruza en bajo nivel respecto del puente.

2.1.3. Distribuidor y Conexión con R.P.Nº 4

Esta obra está en etapa de anteproyecto y por lo tanto no se conocen precisiones - De acuerdo con la información obtenida se encuentra ubicado en la progresiva 6500 y la obra comprende los 2 distribuidores (sobre Autopista y RP Nº4) como así también la ruta de conexión entre ambos puntos.

Esta obra se realizará en conjunto entre CEAMSE y la Prov. de Bs.As.

2.1.4. Distribuidor progresiva 939.

Etapla ubicado a la altura de la prolongación de la calle Sarratea dentro del Partido de San Isidro. Por su proximidad con importantes sectores del Partido de S.Martín se lo ha considerado como un punto más de ingreso-egreso de la Autopista en relación con el partido.

2.1.5. Distribuidor Ruta Nac. Nº 8

Como se observa en el plano 2.1. este distribuidor se encuentra bastante alejado de las áreas centrales del Partido- Está ubicado en jurisdicción de 3 de Febrero (progresiva 10.150).

No obstante ha sido incluido en el presente análisis por la importancia que para el Partido tiene la Ruta Nac. Nº8. (Se trata de un distribuidor en forma de trébol).

2.2. Los Accesos desde el Partido de S.M. de CPBA - Alternativas.

Atendiendo a las consideraciones precedentes que surgen del análisis de cada uno de los distribuidores, se han establecido tentativamente las prioridades posibles a tener en cuenta en el programa de obras que vincularán la trama interna del Partido con la Autopista CPBA - (ver plano Nº2.2.).

2.2.1. Acceso al Distribuidor Debenedetti.

Este acceso está constituido por el par de arterias Debenedetti (93) y Belgrano (91) las que actualmente se encuentran en condiciones de virtual intransitabilidad especialmente en los tramos próximos al distribuidor.

Por tratarse de la conexión más directa entre las áreas centrales del Partido con la Autopista CPBA y el Centro Recreativo San Martín, se considera que esta obra es prioritaria entre las que conforman las alternativas seleccionadas.

Por otra parte su concreción contribuirá a sanear y ordenar un área del Partido actualmente de muy baja calidad ambiental.

2.2.2. Prolongación Av. 9 de Julio.

Esta avenida, que empalma con la Ruta Nac. Nº 8 también representa una importante posibilidad de acceso a la Autopista por tratarse de uno de los ejes de movilidad más importantes del Partido. Como puede observarse en el plano Nº 2.2., Su traza se conecta, a través de la calle colectora Nº202, con el distribuidor Debenedetti.

También en este caso cabe señalar que la materialización de esta obra, conjuntamente con otras de saneamiento, implica un mejoramiento sensible de las condiciones ambientales del área.

2.2.3. Puente- Distribuidor Progresiva 3.400.

Tal como se ha señalado en 2.1.2. el puente-distribuidor ubicado en la progresiva 3400 de la Autopista y que se encuentra en Construcción avanzada, permitirá en un futuro conectar la zona Noroeste del partido con la Autopista, contrariamente a la situación que se presenta en el Distribuidor Debenedetti, la carencia absoluta de una trama vial en las áreas adyacentes, no permite suponer un aprovechamiento de este acceso, en plazos relativamente cortos.

No obstante, todas las propuestas que en adelante puedan elaborarse para la red vial en el sector Noreste del Partido, deberán considerar necesariamente este acceso.

Cabe, sin embargo, y a la luz de las conclusiones surgidas del Estudio de tránsito, proponer como eje posible de una trama vial que vincule en un futuro el sector noreste del Partido con el distribuidor

que se analiza, a la arteria secundaria Italia (41), tanto por su ubicación en el referido sector como por la proximidad que su traza, prolongada, tiene con el acceso.

2.2.4. Conexión Autopista CPBA con RP N° 4.

- Esta obra se encuentra en etapa de anteproyecto y apunta a reorientar el tránsito vehicular que actualmente se desplaza por la R.P. N° 4 hacia el norte.

- De acuerdo con la información disponible, la conexión con la RP N°4 estará ubicado en la proximidad del cruce con la R.N. N°8 (ver Pl. N° 2.2.)

- La materialización de este proyecto permitirá la utilización de la arteria Av. de Mayo que el Partido deberá acondicionar como un acceso a la Autopista para la zona Sur-Oeste del Partido- (ver Pl. N° 2.1. y 2.2.)

- Es importante señalar que esta obra estará a cargo de CE-AMSE conjuntamente con Provincia de Bs.As.

- Esta circunstancia puede provocar un replanteo de las prioridades establecidas por cuanto, en caso de concretarse la obra en el corto plazo, el Partido de San Martín podrá contar con un acceso terminado con mínimos costos de puesta en funcionamiento.

2.2.5. Acceso al Distribuidor Progresiva 939 por Sarratea - Amancio alcorta.

La arteria Sarratea - Amancio Alcorta ubicada en el límite Noreste del Partido también podrá utilizarse como acceso a la Autopista CPBA por cuanto su traza empalma directamente con el distribuidor que estará ubicado en la progresiva 939 (en el Partido de S.Isidro).

- Por su ubicación, el área de influencia de este distribuidor, naturalmente comprende zonas de S. Martín y San Isidro.

- La mayor parte del tránsito que actualmente se dirige desde esa zona hacia el norte (Ruta Panamericana, etc) por la RP N°4, podrá canalizarse por este acceso, constituyendo esta circunstancia un importante factor de descongestión para el camino de cintura, en especial en el tramo comprendido entre la calle Sarratea y Boulogne.

Ambos municipios deberán pues encarar conjuntamente las obras de acondicionamiento de Sarratea - Amancio Alcorta para poder utilizar este acceso a la autopista en el menor lapso posible.

2.2.5. Acceso al distribuidor RN Nº8

Este distribuidor, sí bien alejado de las áreas más densamente pobladas del Partido, constituirá el acceso a la Autopista más directo por ruta pavimentada una vez habilitada la nueva ruta regional -

Inmediatamente de habilitada la Autopista CPBA, El partido contará la conexión por la Ruta Nac. Nº8 con el distribuidor ubicado en el cruce de ésta con la Autopista (Part. de 3 de Febrero).

Si bien alejado de las áreas céntricas del Partido este será el único acceso por ruta primaria que podrá utilizar sin necesidad de ejecutar obra física alguna.

Por la ubicación del distribuidor (Ver Pl. Nº2.1) es bastante remota la posibilidad que el tránsito vehicular hacia el Norte, utilice este recorrido. No así el que se dirija hacia el Oeste que con seguridad se canalizará en su mayor proporción por la nueva autopista.

2.3. Acceso al Centro Recreativo San Martín.

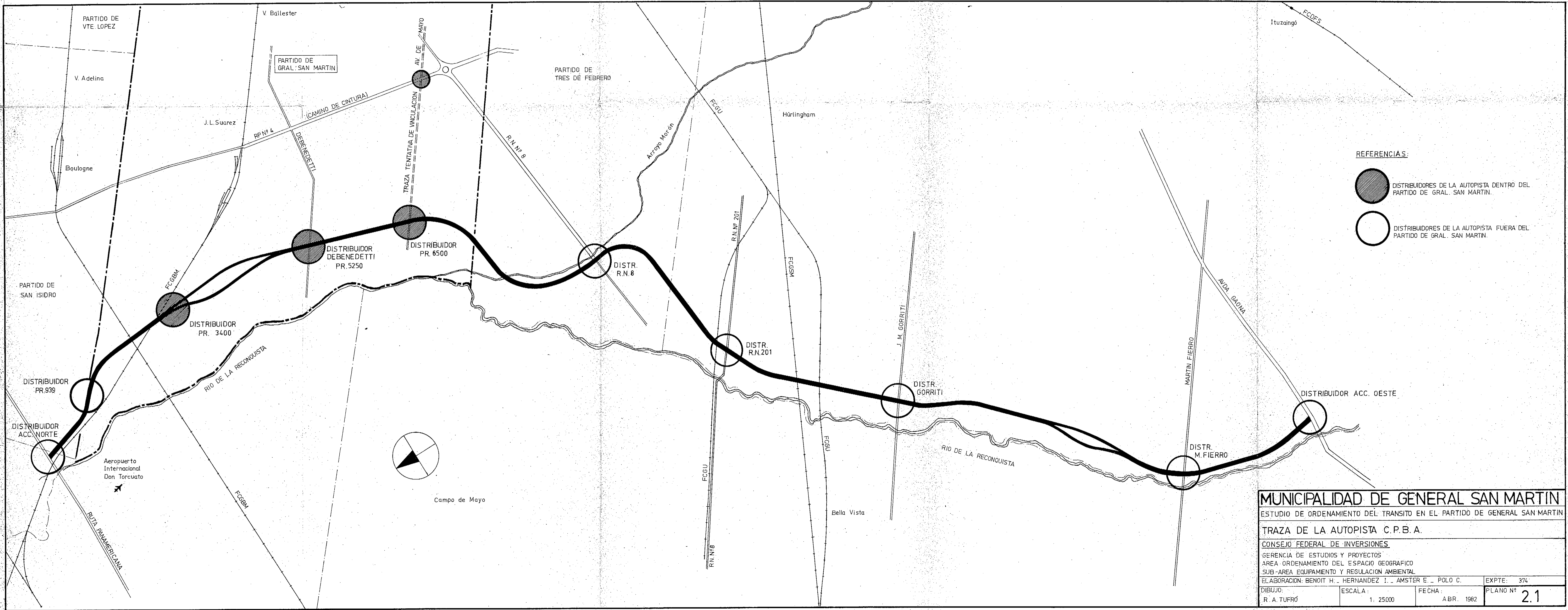
Como puede observarse en el Plano Nº2.2. este acceso está conectado con el distribuidor Ebenedetti.

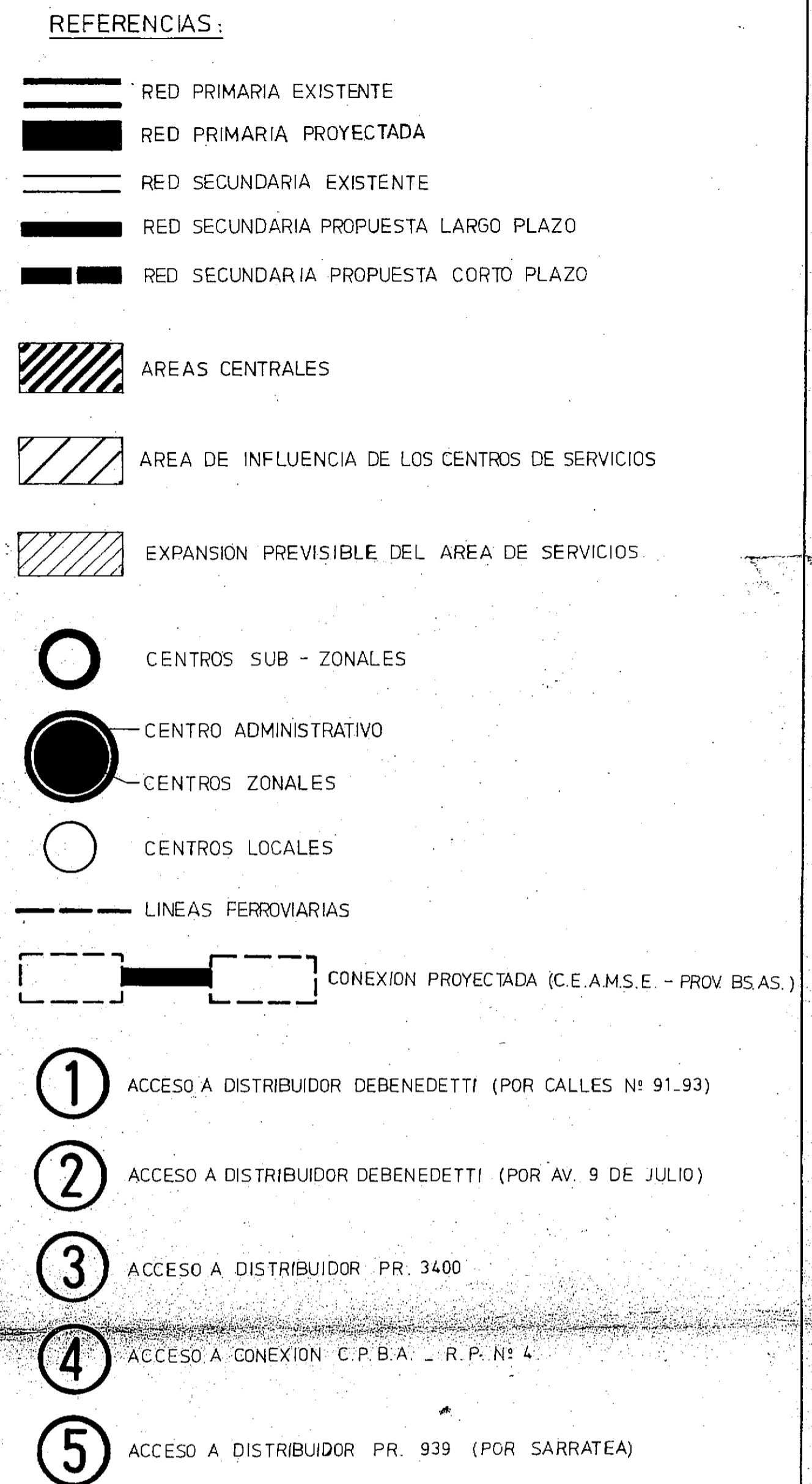
La posibilidad de utilización masiva de este centro por parte de la población del Partido dependerá entonces de la pavimentación del conjunto de arterias que dentro del partido conforman la conexión con el mencionado distribuidor.

En tanto estas obras no se materialicen el acceso vehicular del partido al Centro Recreativo deberá orientarse a través del distribuidor de la Ruta Nac. Nº8, lo que implicará un considerable aumento de los recorridos.

Queda pues en claro que la puesta en valor de la trama circundante al distribuidor Ebenedetti (en especial calles 91,93, 202 y prolongación de Av. 9 de Julio) resulta de suma importancia para el

aprovechamiento por parte del Partido de ambos servicios: la Autopista y el Centro Recreativo S. Martín.





<u>CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES</u>		
GERENCIA DE ESTUDIOS Y PROYECTOS		
AREA ORDENAMIENTO DEL ESPACIO GEOGRAFICO		
SUB-AREA EQUIPAMIENTO Y REGULACION AMBIENTAL		
ELABORACION:	EXPTE.	37%
BENEDIT H. - HERNANDEZ I. - AMSTER E. - POLO C.		
DIBUJO:	ESCALA:	FECHA:
TUFRÓ	1: 20000	ABR / 1982
		PLANO N°
		2.2

3. ANALISIS DE PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE REDISTRIBUCION DE LOS CIRCUITOS DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL CENTRO CIVICO Y SU ENTORNO.

En este apartado se analiza el tema del reordenamiento de la circulación del autotransporte colectivo en el área céntrica de Gral. San Martín. El objeto propuesto es el de plantear y analizar alternativas para los itinerarios de las líneas en ese sector.

Unas consideraciones generales que buscan enmarcar el tema particular en análisis, son presentadas en primer término. Posteriormente, una breve síntesis de las características de la situación actual y de la solución propuesta en el Estudio de Ordenamiento de Tránsito en el Partido de General San Martín, sirven de introducción al planteo de ordenamientos alternativos.

Por último, éstos son comparados y es analizado su grado de satisfacción de distintos objetivos, que buscan representar el punto de vista de las empresas prestatarias, de los usuarios y del perfil urbano deseado para el área.

3.1. Marco de referencia.

El planteo de variantes para los recorridos del transporte colectivo en el área céntrica de San Martín, que impliquen modificaciones significativas al ordenamiento actual, no puede hacerse en forma autónoma. Depende de la organización del sistema de transporte y de las características que se consideran deseables para el área, desde el punto de vista de la conformación urbana y de su funcionamiento. Con respecto al primer aspecto, no está dentro del ámbito municipal ese campo de acción, ya que el servicio de transporte es de jurisdicción nacional o provincial.

En cambio, la imagen deseada de su centro urbano, aunque dentro de ciertos límites, sí es de injerencia municipal. Por ese motivo cabe hacer algunas consideraciones sobre el tema, que ofrezcan un marco de referencia en el cual encuadrar las alternativas posibles de criterios ordenadores de la circulación del autotransporte público.

La irrupción del automotor en la vía pública concentró en su momento y en la décadas siguientes la atención de los planificadores y ejecutores de políticas y obras. Fue así que, paulatinamente,

la circulación y el estacionamiento de vehículos fueron requiriendo y obteniendo mayores porciones del espacio urbano.

Este efecto también se fue reflejando en la estructura urbana, tanto en su forma, como en su funcionamiento y extensión. Las vías de las nuevas urbanizaciones se pensaron en función del tránsito vehicular y las existentes desde períodos anteriores fueron adaptadas en el mayor grado posible.

El crecimiento explosivo del automotor llegó a colmar las nuevas facilidades y comenzó una sucesión de construcción y acondicionamiento de nueva infraestructura, seguida de mayores requerimientos que obligaban a aumentar nuevamente la oferta.

Los altos niveles de congestión, especialmente en áreas centrales, sumados a indicios crecientes de deterioro de la calidad de vida, obligaron a rever estas políticas permisivas hacia el automotor.

La revalorización de transportes masivos como el subterráneo y el ferrocarril urbano y la aparición de criterios para limitar el acceso del automóvil particular a ciertas áreas, fueron siendo objeto de mayor atención.

El tema de la complementariedad entre medios, asignando a cada uno los tipos de viajes para los que resultara más eficiente, fue dando origen a nuevos desarrollos y experiencias de implementación.

Posteriormente, la crisis energética, con su correlato de valorización de los recursos no renovables, y la consideración explícita en la evaluación de proyectos de las condiciones ambientales, reforzaron dichas tendencias y motivaron una aceleración en la búsqueda de nuevas tecnologías.

Paralelamente, aunque con mucho menor fuerza, se fue dando lugar a un tipo de viaje muy poco considerado: el viaje a pie. Al principio no se consideró a la peatonalidad como un medio de desplazarse de un lugar a otro, sino que se puso atención en la concentración de personas que circulaban por algunos sectores de áreas centrales.

Esto dio origen a las calles peatonales con un uso comercial predominante. El objeto de estas medidas era en general favorecer el acceso a los comercios, y las experiencias de peatonalización en este sentido redundaron, en efecto, positivamente en el nivel de ventas.

A la luz de estos éxitos se fueron ampliando estas vías peatonales, en especial en ciudades europeas. La incorporación de nuevos tramos peatonales fue acompañado por el acondicionamiento de lugares (en las mismas calles o en sitios próximos) para el descanso, o el desarrollo de actividades como comercio al aire libre o espectáculos. El equipamiento de las calles peatonales fue creciendo en variedad y complejidad.

El paso siguiente se materializó en la conformación de áreas o zonas peatonales en las que la existencia de una red exclusiva para la circulación a pie permitía a las personas el desarrollo de actividades e itinerarios sin encontrarse con vehículos. Este tipo de experiencias no tuvo tanta generalización como las anteriormente mencionadas.

No obstante los resultados positivos de estos emprendimientos, algunos efectos ligados a ellos resultan poco deseables.

En primer lugar el criterio de liberar zonas para el peatón supone la creación de "islas" que derivan a las zonas adyacentes el tránsito vehicular que ellas evacúan, provocando a veces situaciones más conflictivas que las que se pretende evitar. Por otra parte, la consideración del tema del movimiento de peatones ha llevado a tomar conciencia de que la proporción de los viajes que se realizan a pie es mucho mayor de la que se consideraba, hasta el punto de que no se incluía, o se lo hacía marginalmente, en los estudios de transporte y tránsito. Esta importancia de los viajes a pie no sólo se verifica en las áreas centrales, donde es más evidente por la cantidad de personas que se mueven en ellas, sino que es una constante en todas las áreas de la ciudad.

Las últimas tendencias de la planificación traslucen esta atención hacia las necesidades de desplazamiento a pie. Esto no se limita solamente a la provisión de corredores de circulación (en lo que se transforman muchas calles peatonales). Lo importante no es sólo circular sino moverse en un entorno agradable y, fundamentalmente, el desarrollo de otras actividades en la vía pública.

Esta actitud de "ganar la calle" o recuperar la calle por parte de las personas, implica la disponibilidad de lugares convenientemente equipados en calles, intersecciones, interiores de manzana, pla-

zas, paseos, lugares de traspaso de transporte, retiro de edificios, etc.

Esta revalorización del uso de la vía pública como lugar para desarrollar parte de la vida urbana no implica negar la existencia del automotor ni aislar áreas, ya que se vería perjudicada la accesibilidad. Por el contrario, la actitud que se propone es la de reemplazar el conflicto entre personas y vehículos (o circulación vehicular y peatonal) por una complementariedad que no resulte ni agresiva ni ineficaz.

En ese sentido, resulta conveniente la canalización de los distintos tipos de flujos según un esquema de prioridades y adecuando la infraestructura a cada uno de ellos. Así, deberán tenerse en cuenta: flujos peatonales y vehiculares; transporte público y privado; de carga y pasajeros, pasantes y originados en el área, etc. Cada uno de ellos tiene necesidades y modalidades de operación distintas a las que dar respuesta.

El caso del centro de San Martín se presenta como un área que reúne una importante concentración de actividades que la caracterizan como centro a nivel regional y, paralelamente, un estado de desarrollo que admite la aplicación de medidas de ordenamiento con cierto grado de flexibilidad.

Se encuentran en el área funciones administrativas, financieras comerciales, productivas, recreativas, y residenciales que le dan animación y variedad. Posiblemente, la cuestión en la que deba ponerse mayor énfasis es la de mantener esa vitalidad, evitando que el desplazamiento de algunos usos por otros o el crecimiento anárquico de ellos redunde en un deterioro creciente del área o en su congestión.

En este contexto, el esquema circulatorio para el área, y más aún la red de transporte público, debe interpretarse como un aspecto parcial de un programa integral de desarrollo urbano.

3.2. La Situación Actual.

En el estudio de ordenamiento de tránsito en el Partido de General San Martín se caracterizó la situación actual del autotransporte colectivo en el área céntrica de la Ciudad del Libertador Gral. San Martín, atendiendo fundamentalmente a los aspectos de la circula-

lación. En base a ello se presentaron criterios para la solución de deficiencias o aspectos conflictivos y se elaboró una propuesta de reordenamiento. Sintéticamente, los puntos destacados de dichos análisis se presentan a continuación.

De las 24 líneas de autotransporte urbano de pasajeros que sirven al Partido, 18 atraviesan el área céntrica. A su vez, algunas calles del área concentran un número significativo de servicios que generan un intenso flujo de colectivos, que alcanza su máximo nivel en la calle González, frente a la estación con una circulación de 240 colectivos por hora. Le siguen en importancia las calles Mitre y San Lorenzo y luego, Uruguay, Av. 25 de Mayo y Moreno.

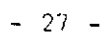
En la figura Nº3.1. se observa el uso de las calles del área por el autotransporte colectivo.

Se advierte la existencia de dos ejes de concentración de los recorridos: uno de ellos paralelo al ferrocarril, que cruza el centro Cívico y otro, transversal, que conecta dicho centro y la estación ferroviaria. Un tercer eje, de menor significación, es paralelo al primero, sobre la calle Ayacucho-25 de Mayo.

En algunos casos, los itinerarios de las líneas no se mantienen sobre uno de los ejes mencionados, sino que se desvían de su direccional para acercarse a los puntos de concentración de demanda. Esto motiva recorridos complejos en el centro, gran cantidad de giros, mayor concentración de servicios en algunos puntos y superposición de paradas.

Complementariamente, la falta de ordenamiento de las paradas, motiva un comportamiento anárquico del servicio con respecto a ellas, produciéndose detenciones muy frecuentes (en algunos casos en todas las esquinas) para el ascenso y descenso de pasajeros. Asimismo, la heterogeneidad de la señalización, la falta de indicadores en muchos puntos, la ausencia de refugios para los usuarios, la existencia de estacionamiento de vehículos particulares o de carga y descarga en lugares de parada, complican el funcionamiento del servicio. A ello se suma la localización de cabeceras de alguna líneas en pleno centro, con la interferencia adicional de vehículos en espera.

ITINERARIOS ACTUALES DEL AUTOTRANSPORTE COLECTIVO.



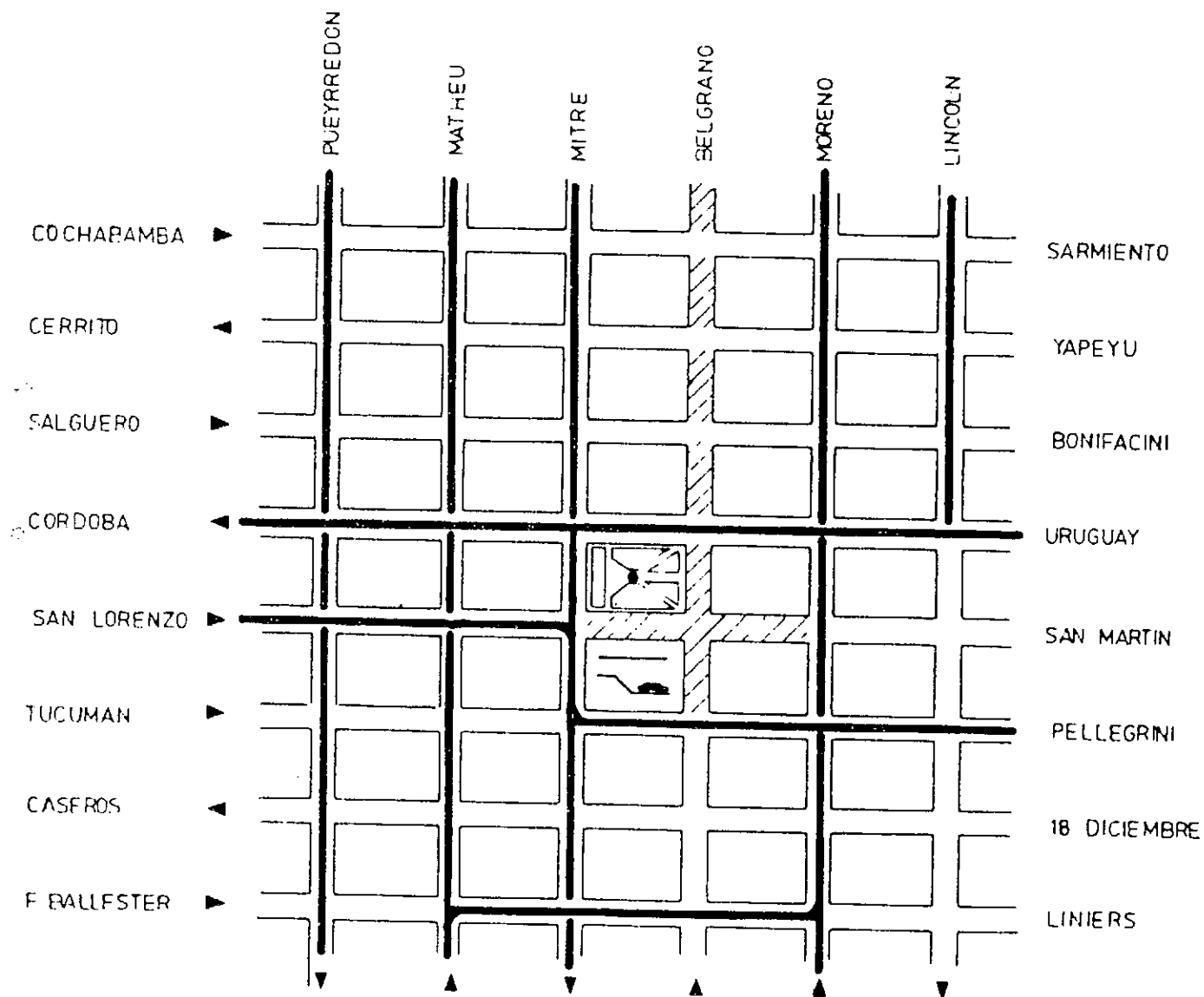
Dada esta situación, la alternativa de reordenamiento presentada en dicho estudio se basó en los siguientes criterios:

- a) Concentración del transporte público en corredores.
- b) Localización de dichos corredores minimizando las distancias de acceso para los usuarios y respetando la tendencia actual.
- c) Ordenamiento particularizado en el entorno de los dos centros generadores más importantes del área: Centro Cívico y estación.
- d) Ordenamiento de la localización, señalamiento y equipamiento de paradas.
- e) Minimización de las modificaciones al esquema circulatorio actual del área.

En base a estos criterios, el esquema de ordenamiento propuesto fue el que se presenta en la figura N° 3.2.-

FIGURA N° 3.2

ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE COLECTIVO



3.3. Desarrollo de propuestas de ordenamiento.

En los puntos siguientes se presentan distintas alternativas de reordenamiento circulatorio del autotransporte colectivo.

Se exponen, previamente, algunos objetivos a los que las alternativas ofrecen diferentes grados de satisfacción. Al planteo de dichos objetivos va asociada una definición de instrumentos o medidas para materializarlos, así como restricciones a tener en cuenta para su implementación.

3.3.1. Objetivos, instrumentos y restricciones.

La elaboración de propuestas de ordenamiento de la circulación de autotransporte colectivo se ha basado en la asunción de ciertos objetivos o criterios generales que se pueden sintetizar en los siguientes.

- Favorecer el mejoramiento de la calidad urbana del área, y el desarrollo de sus actividades.
- Destacar el centro cívico y su entorno como imagen del Partido.
- Facilitar la circulación de peatones y el uso de lugares públicos.
- Mantener o mejorar los niveles de accesibilidad por transporte público: ferrocarril y colectivos.
- Minimizar la circulación vehicular que no sea necesaria para el funcionamiento del área.

Los dos primeros son objetivos de carácter general que hacen al desarrollo del área y que al efecto del análisis que se realiza son tomados como referencia y elementos a tener en cuenta en el planteo de alternativas.

Con respecto a los tres últimos criterios, el mayor o menor peso dado a cada uno de ellos puede traducirse en distintas medidas operativas, cuya combinación dará origen a las alternativas de reordenamiento. Entre estas medidas se encuentran las que se enumeran a continuación:

- a) separación de distintos tipos de tránsito.
 - . definición de vías peatonales exclusivas o con acceso restringido de vehículos.
 - . implementación de calles o carriles exclusivos para el transporte público.
 - . derivación del tránsito pasante a arterias perimetrales.
 - . asignación de horarios diferenciados para distintas funciones

b) Priorización del transporte público.

- . cercanía del transporte público a los puntos de mayor actividad.
- . facilitación del trasbordo entre medios: confluencia de itinerarios, equipamiento de centros de transferencia, estacionamiento en las inmediaciones de estaciones ferroviarias.
- . adecuación de la localización y el equipamiento de paradas.
- . favorecimiento del acceso peatonal a estaciones y paradas.

c) Desaliento a la circulación del automóvil particular en lugares de alta concentración de actividades y tránsito.

- . restricción al estacionamiento en la vía pública en dichas áreas.
- . posibilidad de acceso a lugares de estacionamiento por vías que no interfieran la circulación en el área.

Las restricciones para la implementación de este tipo de medidas son de distinta naturaleza. Por un lado, hay restricciones institucionales, como en el caso del autotransporte colectivo, ya que las líneas que sirven al Partido pertenecen a jurisdicción nacional o provincial. Las municipalidades, en estos casos, no pueden imponer cambios de recorrido (salvo muy marginalmente) sin someter la propuesta a la consideración y autorización de los organismos pertinentes. Toda otra medida de ordenamiento con respecto al transporte público (modalidad, frecuencias, fraccionamiento de recorridos, etc) queda absolutamente fuera de la posibilidad de gestión municipal.

Restricciones de otro tipo las marcan las características físicas del tejido urbano que ofrecen gran resistencia a modificaciones. Este es el caso de las dimensiones de las vías circulatorias que limitan por sí la implementación de muchas variantes. La capacidad de la Municipalidad tanto económica como institucional, de influir en la oferta de infraestructura, es limitada.

Por otra parte la existencia de lugares de estacionamiento privado o de la playa del centro cívico de Gral. San Martín obligan a prever el acceso de vehículos particulares a ciertas zonas, lo que limita las po-

sibilidades de aplicación de restricciones absolutas.

3.3.2. Planteo de alternativas.

El planteo de ordenamientos alternativos a la circulación del autotransporte colectivo se orienta a la búsqueda de soluciones para el Centro Cívico y su entorno.

Se parte de dos alternativas básicas, que admiten distintas variantes o soluciones particularizadas. Esos dos esquemas básicos pueden sintetizarse en:

- 1) Alejar las líneas de colectivos del Centro Cívico.
- 2) Preferenciar el acceso del transporte público al Centro Cívico.

Alternativa 1

La jerarquización del Centro Cívico del Partido puede implicar, además de las obras que se encuentran en ejecución, la conformación de un área con activo movimiento peatonal y el desarrollo en su entorno de usos comerciales y recreativos. La valorización de estas actividades puede alentarse minimizando la interferencia de tránsito vehicular con lo que se favorecería un ambiente agradable con un perfil característico. En ese sentido, la actual circulación de colectivos en el área crea algunas situaciones conflictivas, tanto para el tránsito, por la gran cantidad de líneas y sus detenciones frecuentes, como para los peatones por la ocupación de veredas por las paradas y los niveles de ruido y contaminación.

Esta alternativa se basa en el criterio de liberación del entorno inmediato del Centro Cívico de vehículos de transporte colectivo y sus respectivas paradas.

Imponiendo la restricción de no modificar los sentidos de circulación de las calles, ya que se vulneraría un ordenamiento relativamente reciente con su consecuente costo de inversión en señalamiento, uno de los ordenamientos posibles es el que se expone en la figura 3.3.-

En esta solución se deriva el transporte público a una cuadra del Centro Cívico, en todo su perímetro. Para ello los corredores paralelos al ferrocarril se asignan a las calles Salguero-Bonifacini y Caseros-18 de Diciembre, con sentido hacia y desde Capital Federal, respectivamente.

Dado que el acceso al área céntrica de las líneas que llegan de Capital se realiza mayoritariamente por la Av. Libertador San Martín, el reordenamiento mencionado implica que deban girar en Pedriel para retoma su direccional sobre 18 de Diciembre. Lo mismo sucede para los recorridos que en sentido hacia Capital por Bonifacini deberán girar en Pedriel para buscar la salida hacia Av. San Martín.

Las calles Salguero-Bonifacini y Caseros-18 de Diciembre, al ser de un ancho menor que Uruguay y San Lorenzo, obliga a definir las como exclusivas para transporte público en el tramo coincidente con el área céntrica. No obstante ello, deberá contemplarse el acceso de vehículos particulares que se dirijan a estacionamientos privados.

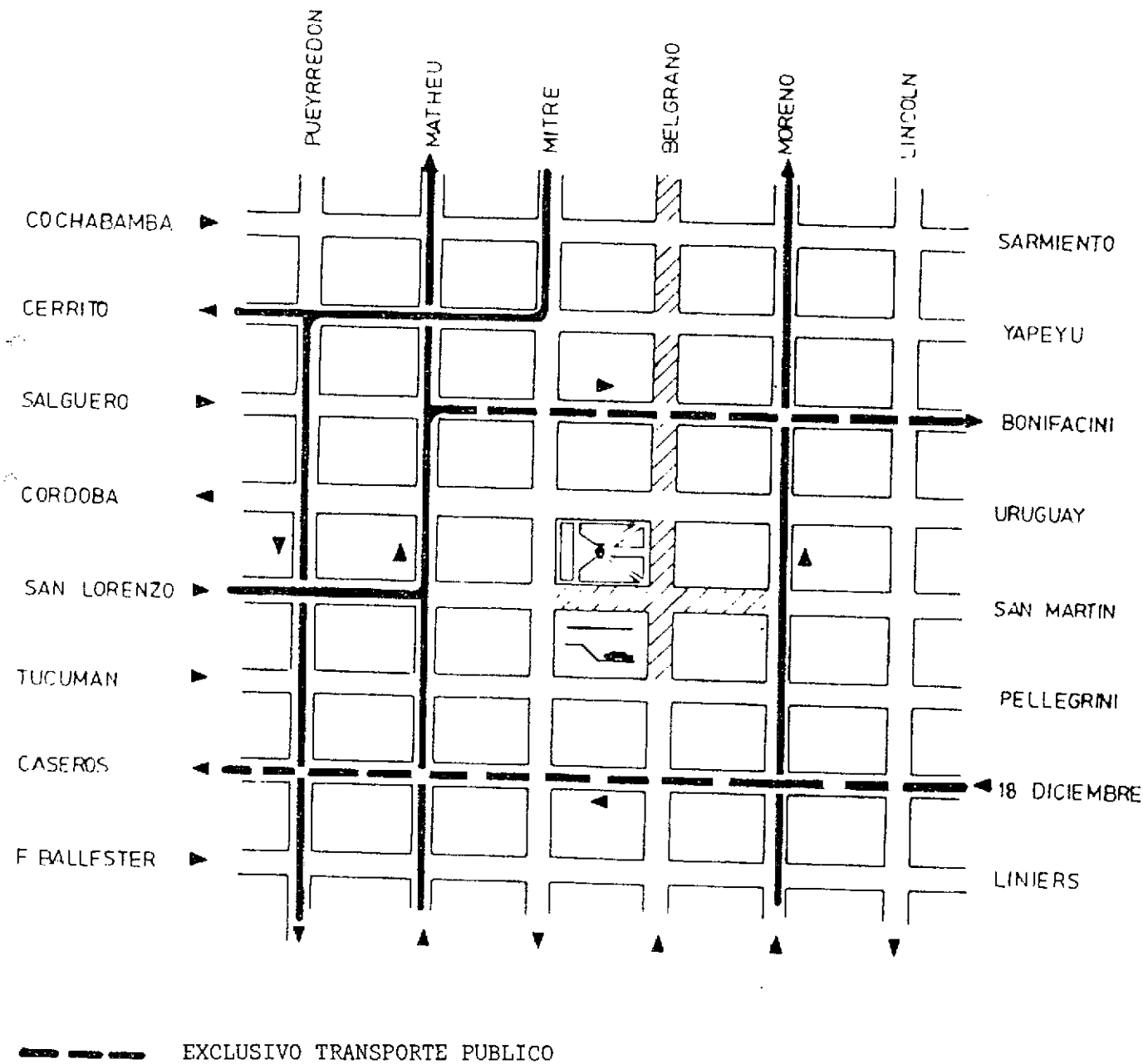
El eje transversal hacia la estación sobre Moreno se mantiene por estar alejado una cuadra del Centro Cívico. En cambio su par de la Calle Mitre se deriva a Pueyrredón a partir de Cerrito.

Se mantiene también la circulación de colectivos sobre Matheu que soportará una mayor carga entre San Lorenzo y Caseros por la incorporación de las líneas que llegando al centro por San Lorenzo deben desviarse hacia el Norte para bordearlo.

Las posibilidades de mejorar el esquema circulatorio propuesto, dentro del criterio de evitar la circulación de colectivos en las adyacencias del Centro Cívico implicaría distintas variantes de cambios en el sentido de circulación de las calles. No se plantea este tipo de alternativas por considerarse poco factible su implementación en el corto y mediano plazo.

FIGURA N° 3.3

ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE COLECTIVO _ ALTERNATIVA 1 _



Alternativa 2

Esta solución, que se presenta esquemáticamente en la figura N° 3.4, parte del criterio de priorizar la accesibilidad para los usuarios de transporte público.

Asimismo, la restricción al tránsito de automóviles particulares en las calles perimetrales del Centro Cívico redundaría en mejoras importantes en las condiciones de circulación y en los niveles de congestión y conflicto en el área.

Se definen las calles Córdoba-Uruguay y San Lorenzo-San Martín como arterias para uso exclusivo de transporte público en su tramo coincidente con el área céntrica como eje longitudinal.

El eje transversal recibiría similar tratamiento destinando a circulación exclusiva de colectivos las calles Moreno y Mitre en los sectores más comprometidos.

Complementariamente, el flujo de vehículos privados es derivado a arterias marginales al área.

En el caso de calle San Lorenzo se plantea una alternativa a partir de su intersección con Mitre. Una posibilidad es la de derivar el tránsito por esta última hasta Pellegrini y retornar San Martín en Moreno. Esto plantea el inconveniente de que el acceso a la Playa de Estacionamiento Subterránea impide mantener la restricción de la circulación de vehículos particulares. Una solución a ello sería destinar un carril para acceso y egreso de los usuarios de la playa.

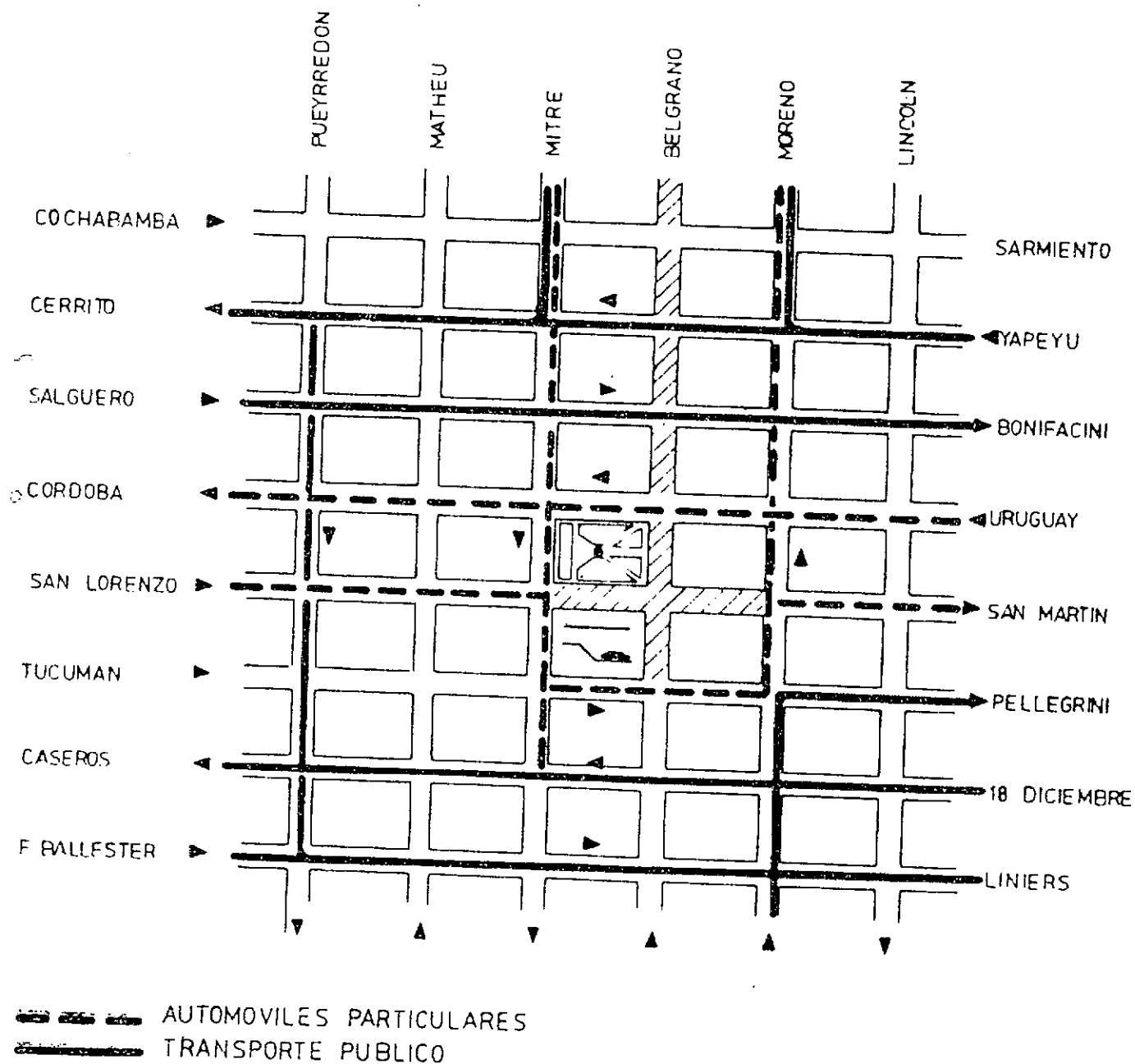
Alternativamente, la continuidad del flujo de colectivos podría ser mantenida en San Lorenzo-San Martín previendo un tratamiento adecuado de la infraestructura entre Mitre y Belgrano, compatible con su carácter peatonal.

Experiencias existentes al respecto han dado solución a este tipo de situaciones con diferenciación de solado o con una calzada de un solo carril que obligue a una circulación lenta y sin sobrepasos. No obstante, esta posibilidad no parece fácilmente aplicable en este caso dado el intenso flujo de colectivos en esa arteria (170 vehículos por hora).

Como una variante alternativa sobre este esquema se plantea la posibilidad de definir carriles exclusivos para transporte público en los corredores mencionados. El ancho de calzada de las calles involucradas obligaría a implementar la prohibición al estacionamiento en dichas calles.

FIGURA Nº 3.4

ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE COLECTIVO. ALTERNATIVA 2.



3.3.3. Análisis de las Alternativas

En primer término cabe hacer algunas consideraciones generales que involucren a las dos alternativas planteadas, para pasar luego a la consideración de sus ventajas y desventajas comparativas.

La instrumentación de medidas que implican restricciones a la circulación de determinado tipo de vehículos o, en términos generales, un ordenamiento más estricto del tránsito, traen aparejadas algunas implicancias para el organismo encargado de la gestión.

En principio, al reducirse el espectro de alternativas de vías de circulación debe garantizarse que las que resulten disponibles satisfagan, en cuanto a características y estado, las necesidades de los flujos que se recibirán. De no ser así el ordenamiento de algunas zonas puede impactar negativamente otros sectores.

Por otra parte, debe ser considerable el esfuerzo en ofrecer una adecuada señalización, que no puede limitarse al área puntual, sino que debe ofrecer información orientativa para inducir una adecuada canalización de los flujos vehiculares.

Complementariamente, se ven multiplicadas las necesidades de control al cumplimiento de las restricciones impuestas. Esta es una tarea permanente que el organismo responsable debe estar en condiciones de garantizar.

Ligado a lo anterior se presenta la necesidad de adecuación del esquema que se pretenda implementar a las necesidades del área. Así, por ejemplo, en el caso de las propuestas presentadas, deberán instrumentarse los medios para permitir el acceso de automóviles particulares a los lugares de estacionamiento, aún en calles para transporte público exclusivo. La existencia de cocheras privadas en el área, residenciales o de negocios y oficinas, obliga a la provisión de permisos o autorizaciones para posibilitar el uso de esas propiedades.

Asimismo, la actividad comercial implica un movimiento de bienes que hacen necesario el ingreso de vehículos de carga al área. Esto puede resolverse fijando horarios particularizados para carga y descarga. La fijación de horarios para determinadas funciones puede extenderse para flexibilizar las restricciones impuestas por la definición de calles exclusivas para transporte público, las que pueden funcionar como tales sólo en los horarios que lo justifiquen. Esto, nuevamente, trae aparejado el tema de la correcta señalización y control del sistema.

En cuanto a la comparación de las alternativas presentadas, deben tenerse en cuenta sus efectos, para los usuarios del transporte público, para las em-

presas prestatarias del servicio y, complementariamente, en su efecto hacia el funcionamiento del área.

Para los usuarios, los elementos principales a tener en cuenta son:

- Proximidad a los puntos de origen/destino de los viajes.
- Minimización del tiempo de viaje.
- Comodidad de acceso al servicio público (localización y equipamiento de paradas).

Desde el punto de vista de los prestatarios del servicio, los aspectos que los afectan, aunque no con la misma ponderación, son:

- Acceso a los centros de mayor generación de viajes.
- Minimización de costos de recorrido.

Con respecto al funcionamiento del área, la variable que entra en consideración es fundamentalmente el nivel de congestión e interferencia del tránsito en el desarrollo de actividades.

Tomando en cuenta dichas variables es evidente que la alternativa 1 aleja a los usuarios y a las empresas del núcleo más activo del centro. No obstante, puede significar un beneficio en cuanto a minimizar los tiempos de viaje, al desarrollarse sobre arterias con menor actividad. Complementariamente, aumentan las posibilidades de implementar en esas áreas periféricas mayores comodidades en paradas. Asimismo el Centro Cívico ganaría en descongestión y aumentarían las posibilidades de equipamiento y ambientación de su entorno.

Alternativamente, la segunda solución mantiene en el núcleo central al transporte público, con su correlato de atracción de personas. Este hecho, además de ser muy valorado por los comerciantes de la zona, implica priorizar la accesibilidad para la mayor parte de los concurrentes al centro. Desde el punto de vista de los empresarios ésta es la mejor alternativa, ya que los ubica en la mejor posición con respecto a su mercado y les libera parte de su itinerario de vehículos particulares.