


CORDOBA, 13 de setiembre de 1990.

Señor  
Secretario General del  
Consejo Federal de Inversiones  
Ing. JUAN JOSE CIACERA  
S / D

Tengo el agrado de dirigirme a Ud.  
a fin de elevar a su consideración el Primer Informe Parcial de la Ter  
cera Etapa correspondiente al Estudio: Plan de Ordenamiento Urbano y  
Microrregional de la Ciudad de Cruz del Eje, de conformidad con el con  
trato suscripto.

Sin otro particular, saludo a Ud.  
con atenta consideración.



Dr. MANUEL LUNA  
Experto Contratado

3487B

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y MICROREGIONAL

CIUDAD DE CRUZ DEL EJE

PROVINCIA DE CORDOBA

TERCERA ETAPA

PRIMER INFORME PARCIAL

21/3319  
L 32  
3. etapa  
I

CORDOBA, Setiembre 15 de 1990

AUTORIDADES

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

Presidente de la Asamblea

Sr. Gobernador de la Provincia de la Rioja

SECRETARIO GENERAL

Ing. Juan José Ciácerá

DIRECCION DE COOPERACION TECNICA

Ing. Susana Blundi

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE CORDOBA

GOBERNADOR

Dr. Eduardo César Angeloz

MINISTRO DE ECONOMIA Y FINANZAS

Lic. Jorge Caminotti

ASESOR M. DE ECONOMIA - REPRESENTANTE ALTERNO ANTE EL C.F.I.

Ing. Pablo Luis Bracamonte

MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

INTENDENTE

Sr. Francisco Alberto Esteban

SECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS

Ing. Hugo Zeller

SECRETARIO DE HACIENDA

Cr. Francisco Camillo

EQUIPO DE TRABAJO

DIRECTOR DEL PROYECTO

Dr. Manuel Luna

EXPERTO EN PLANIFICACION URBANA Y REGIONAL

Ing. Adriana Cerato

EXPERTOS SECTORIALISTAS

Arq. Mario Donicelli

Arq. Rosa Harari

APOYO TECNICO

Ing. Patricia Maldonado

Cra. Liliana Salerno

Ing. Martín Winocur

APOYO GRAFICO

Sr. Alejandro Calle

## INDICE TEMATICO

<u>Contenido</u>	<u>Pág.</u>
ETAPA 5 - <u>OBJETIVOS Y POLITICAS DE INTERVENCION</u>	
TAREA 5.1. FORMULACION DE PROPOSITOS GLOBALES	1
TAREA 5.2. DEFINICION DE OBJETIVOS SECTORIALES, POLITICAS Y ESTRATEGIAS ALTERNATIVAS	
5.2.1. Sector Económico - Financiero	2
5.2.2. Sector Uso del Suelo	7
5.2.2.1. Objetivos Particulares	7
5.2.2.2. Políticas y Estrategias Alternativas	9
5.2.3. Sector Equipamiento Comunitario	11
5.2.3.1. Educación	13
5.2.3.2. Salud	14
5.2.3.3. Deportes, Recreación, Areas Verdes	16
5.2.3.4. Turismo y Cultura	17
5.2.3.5. Asistencia Comunitaria	18
5.2.4. Sector Infraestructura de Servicios	19
5.2.4.1. Transporte y Comunicaciones	19
5.2.4.2. Infraestructura	20
5.2.5. Sector Jurídico Institucional	22
TAREA 5.3. EXPLICITACION DE PREMISAS BASICAS DE ORDENAMIENTO FISICO-ESPACIAL	23
 ANEXO ESTUDIO DE TRANSITO	

FASE III : PROPUESTA

ETAPA 5 : OBJETIVOS Y POLITICAS  
DE INTERVENCION

## TAREA

### 5.1. FORMULACION DE PROPOSITOS GLOBALES

- \* Consolidar a la ciudad de Cruz del Eje como principal polo multifuncional a escala regional (región N.O. de la Provincia de Córdoba).
- \* Promover el desarrollo equilibrado de la región de influencia aprovechando las potencialidades de cada zona o sector de actividades, buscando la diversificación y complementación de funciones desarrolladas en cada centro componente de la misma.
- \* Propiciar la coordinación entre los municipios integrantes de la región polarizada la instrumentación de políticas de uso del suelo y la implementación de programas y proyectos que beneficien a la región en su conjunto.
- \* Promover la sanción de una normativa provincial que legisle en materia de uso del suelo urbano y rural, asegurando la preservación de los recursos naturales y el mejoramiento del medio ambiente, mediante una adecuada organización de las actividades en el territorio.
- \* Impulsar la sanción de instrumentos normativos que regulen el uso y ocupación del suelo en función de una zonificación que responda a criterios de compatibilidad física, funcional y ambiental de las actividades, considerando las aptitudes y potencialidades de cada sector urbano.
- \* Adecuar la intervención de los organismos responsables de inversiones en vivienda e infraestructura de servicios, a los criterios sustentados por el municipio en materia de uso y ocupación del suelo.
- \* Alcanzar una distribución equilibrada de las prestaciones de equipamiento básico: educación, salud, recreativos y culturales, que posibilite iguales condiciones de acceso a los mismos por parte de la población.
- \* Adecuar el uso del suelo y la jerarquía de los equipamientos básicos en relación a los requerimientos impuestos por los sucesivos umbrales de población, derivados de la paulatina densificación de cada sector o barrio.
- \* Adecuar la red de vínculos, transporte y comunicaciones al rol propuesto para el centro urbano.
- \* Posibilitar el acceso de todos los servicios de infraestructura, en especial los básicos a la población actual y orientar los futuros asentamientos a aquellas áreas de menores costos relativos de extensión de las redes.
- \* Organizar e implementar un sistema de información estadística y planigráfica de datos urbanos que permita su periódica actualización.

## TAREA

### 5.2. DEFINICION DE OBJETIVOS SECTORIALES

#### POLITICAS Y ESTRATEGIAS ALTERNATIVAS

##### 5.2.1. Sector Económico - Financiero

###### - Objetivo:

Lograr una definición política e institucional del rol regional y nivel de funciones que el centro urbano debe desempeñar y asumir a nivel provincial y nacional.

###### - Políticas y Estrategias:

\* Acentuar la acción política y comunitaria tendientes a lograr radicaciones de inversiones de riesgo en el éjido y su área de influencia, con especial énfasis en las actividades agro-industriales.

\* Consolidar la "base económica" de la ciudad haciéndola más exportadora a otras regiones del país y del exterior.

\* Lograr localizar mejor infraestructura de comunicaciones para consolidar su rol de polo regional que involucra el de "nudo de comunicaciones" vinculante del centro con el N.O. del país.

###### - Objetivo:

Compensar el deterioro que sufriera la "base económica" de la ciudad y los empleos indirectos como consecuencia de políticas económicas estatales de racionalización (levantamiento de talleres ferroviarios).

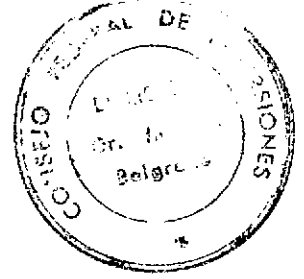
###### - Políticas y Estrategias:

\* Detener el éxodo de población activa entre 20 y 44 años, promoviendo en la región, con la participación empresaria, la generación de nuevos empleos tanto de servicios como de comercialización interregional, que deberían acompañar a los empleos que generarían las nuevas inversiones de riesgo.

###### - Objetivo:

Aprovechar las excelentes oportunidades de exportación que los productos agropecuarios de la zona tienen en especial en toda Latinoamérica.





- Políticas y Estrategias:

\* Acrecentar superficies cultivables al efecto, mejorando rendimientos y tecnologías.

\* Aprovechar el efecto "primicia" que muchos productos regionales (en hortalizas, frutas, legumbres) tienen en el país y el exterior.

\* Mejorar los mecanismos y relaciones institucionales para permitir una actividad comercializadora de exportación más ágil y continua.

- Objetivo:

Promover la penetración de una tecnología de avanzada en la producción agropecuaria.

- Políticas y Estrategias:

\* Incrementar la presencia de organismos técnicos de investigación que permitan a los productores racionalizar la elección y rotación de los cultivos.

\* Promover el uso de fertilizantes.

\* Gestionar una mayor facilidad financiera para el equipamiento de maquinarias e implementos.

\* Mejorar la formación empresaria local, en especial en cuanto a su interés exportador.

- Objetivo:

Lograr un mayor aprovechamiento de los importantes yacimientos mineros existentes en la zona.

- Políticas y Estrategias:

\* Proporcionar apoyo económico y técnico a las empresas existentes en el sector.

\* Promover líneas de crédito para inversiones de riesgo en el sector minero, en especial de materiales de construcción, piedras semipreciosas y otros.

\* Otorgar ayuda económica de 'gestión' a las empresas del área que se encuentran paralizadas o en recesión, a través de organismos internacionales.

\* Asesorar en el aprovechamiento de ventajas de exportación y establecer mecanismos de comercialización en los rubros más ágiles.

- Objetivo:

Mejorar el Sistema de Comercialización local.

- Políticas y Estrategias:

\* Asesorar para permitir una mayor capacitación en "marketing" con relación a la comercialización de productos autóctonos.

\* Fomentar una cadena de comercialización más "racional" y competitiva, considerando la formación de cooperativas primarias y secundarias de productores.

\* Investigar el mercado de productos locales y determinar estrategias precisas para su aprovechamiento.

- Objetivo:

Lograr una mejor infraestructura de servicios bancarios y financieros en la zona.

- Políticas y Estrategias:

\* Atraer hacia el éjido la banca promotora de "negocios".

\* Atraer entidades bancarias que inviertan en la zona y eviten la absorción y "fuga de fondos" del área.

\* Analizar las oportunidades que los "join-venture" con organismos y entidades financieras internacionales pueden generar en la base económica del área.

\* Compatibilizar los ciclos de financiación con los ciclos productivos naturales del sector agropecuario.

- Objetivo:

Mejorar la estructura del Gasto Público Municipal a los fines del crecimiento.

- Políticas y Estrategias:

\* Mejorar la participación de la obra pública municipal en el con texto global del presupuesto.

\* Reorientar la inversión municipal hacia la infraestructura económica y social tratando de generar efectos multiplicadores positivos en el éjido.

\* Mejorar las finanzas municipales, a través del asentamiento de nuevas inversiones de "riesgo" y sus efectos multiplicadores subsiguientes.

\* Consolidar la actual base de contribuyentes mejorando el control y otorgando facilidades para su actualización y cumplimiento.

\* Intensificar las gestiones políticas-financieras en el orden nacional e internacional para radicar inversiones y lograr financiamiento para obras públicas que superen el potencial financiero del área y de la provincia.

- Objetivo:

Facilitar el asentamiento poblacional que permita frenar el deterioro de la oferta de mano de obra.

- Políticas y Estrategias:

\* Desarrollar conjuntamente con programas de radicación de capitales y nuevas actividades de servicio, planes habitacionales que atenúen el déficit en vivienda.

\* Aprovechar para el desarrollo de planes habitacionales, materiales de construcción de la zona que asimismo generarán nuevas reactivaciones económicas en cadena.

\* Fomentar la acción cooperativa para la construcción, con integración de esfuerzos empresarios locales.

- Objetivo:

Promover el desarrollo equilibrado del Turismo y una adecuada utilización de los recursos.

- Políticas y Estrategias:

\* Promover el desarrollo de la infraestructura turística.

\* Promover la explotación de los recursos en una acción coordinada con todos los municipios de la zona.

\* Programar en forma sistemática, con amplia difusión, las actividades de atracción en distintas épocas del año.

## 5.2.2. Sector Uso del Suelo

### 5.2.2.1. Objetivos Particulares

- \* Consolidar y reforzar el rol estructurante del Area Central como centro comercial y de servicios a nivel urbano y microrregional, optimizando las relaciones funcionales.
- \* Revertir la tendencia a la excesiva subdivisión del suelo, especialmente en áreas centrales y pericentrales, con la consiguiente dificultad para emprender procesos de renovación y revitalización.
- \* Lograr la plena ocupación de las áreas urbanizadas en proceso de consolidación, priorizando aquellos sectores que presenten ventajas comparativas en relación a las condiciones de accesibilidad, dotación de servicios e infraestructura, costos de extensión de las redes, valor de la tierra y recursos ambientales y paisajísticos de interés.
- \* Promover una mayor indentificación del habitante con el entorno inmediato (ámbito barrial), como nexos con el medio urbano mediante la concreción de hechos urbano-arquitectónicos significativos.
- \* Incrementar la presencia del verde en los sectores intermedios en proceso de consolidación.
- \* Mejorar las condiciones de accesibilidad intersectorial, tendiendo a superar las restricciones generadas por barreras físicas (vías férreas, río, etc.).
- \* Preservar las áreas ribereñas que mantienen condiciones naturales de interés, mediante su incorporación al espacio público como espacios verdes recreativos y la localización de determinados servicios turísticos a escala sectorial y urbana, cuidando de no afectar sus características ambientales y paisajísticas.
- \* Eliminar las incompatibilidades físico-funcionales que se presentan entre el tránsito de paso y los usos del suelo del entorno de la red vial principal.
- \* Lograr niveles adecuados de estructuración de las áreas urbanizadas periféricas a través de un sistema nodal jerarquizado y una adecuada red de vínculos.
- \* Integrar a la trama urbana los sectores con marcado aislamiento a fin de aminorar la segregación espacial de las actividades.
- \* Revertir la tendencia de las áreas periféricas a crecer por simple adición, promoviendo la ampliación del tejido urbano a través de emprendimientos integrales.
- \* Las ampliaciones de la planta urbana deberá responder a las tendencias de crecimiento detectadas en el Diagnóstico y a la factibilidad de ampliar las redes de infraestructura básica.

\* Evitar que se creen situaciones de incompatibilidad física y funcional entre el uso del suelo industrial y las demás actividades (residencial, comercial, institucional, recreativas).

\* Definir la estructura de usos del suelo estableciendo la localización de actividades dominantes y condicionadas por zonas, evitando incompatibilidad y tratando de mejorar las relaciones funcionales urbanas.

\* Definir áreas urbanas que presenten condiciones apropiadas para actividades a escala urbana y regional (administrativas, recreativas, de servicios, etc.), determinando zonas de reserva y protección especial.

\* Hacer atractivo el uso del suelo vacante intersticial incorporando aspectos promocionales a la normativa sobre urbanización.

\* Contemplar en la normativa sobre uso y ocupación del suelo la particular situación del entorno de los equipamientos significativos de alcance urbano y regional, a fin de amortiguar los efectos causados por el impacto sobre las actividades vecinas.

#### 5.2.2.2. Políticas y Estrategias Alternativas

\* Promover una adecuada mixturación de actividades en las áreas centrales, estimulando la diversidad y complementariedad de usos, garantizando el desarrollo permanente de actividades y favoreciendo la animación urbana.

\* Propender a la densificación, revitalización y renovación del Area Central y áreas pericentrales.

\* Densificar las áreas actualmente consolidadas y con mejor dotación de infraestructura con el objeto de disminuir la incidencia por habitante de los costos de urbanización.

\* Propiciar y gestionar la liberación de terrenos ociosos de propiedad del ferrocarril, que permanecen sin uso y sin mantenimiento, para ser incorporados al tejido urbano mediante proyectos urbano-arquitectónicos, en especial en el Area Central y barrios pericentrales.

\* Promover la erradicación de las Areas Centrales de actividades industriales y de almacenamiento incompatibles con el uso residencial del entorno.

\* Adoptar para el completamiento de los sectores semiconsolidados un tejido más abierto que garantice la interpenetración del verde, como medio de contrarrestar el déficit de espacios verdes públicos.

\* Propiciar la forestación de la red vial y de los espacios públicos como recurso para mejorar la calidad ambiental y revertir la actual imagen urbana.

\* Promover el aumento de la densidad poblacional y de la complejidad funcional en torno a los centros o polos de equipamientos descentralizados, a fin de favorecer la animación barrial.

\* Propiciar la descentralización de ciertas actividades comerciales y de servicio a sectores intermedios y periféricos, en función de los requerimientos de accesibilidad local y regional.

\* Alentar el incremento de la densidad poblacional sobre las arterias principales de las áreas intermedias en proceso de consolidación, así como en espacios vacíos intersticiales cuya ocupación se promoverá.

\* Impulsar la ocupación de tierras vacías intersticiales (bolsones) con actividades residenciales, comerciales, de equipamiento y verde recreativo.

\* Acompañar el proceso de ocupación de los sectores semiconsolidados con una política tributaria que castigue la falta de uso de terrenos dotados de infraestructura y servicios.

\* Promover la rehabilitación y renovación de tejidos urbanos deteriorados impidiendo su degradación.

\* Recuperar la plaza como punto a partir del cual generar la dinámica barrial en las áreas periféricas de desarrollo incipiente.

\* Intervenir sobre los sectores ribereños degradados promoviendo su recuperación, como medio inductor para la rehabilitación de las áreas urbanizadas colindantes en deterioro.

\* Gestionar ante la Dirección Provincial de Hidráulica el completamiento de la demarcación de la línea de ribera del Río Cruz del Eje, en especial en los sectores más densamente ocupados.

\* Incluir como áreas de especial tratamiento a los sectores ribereños de probable inundación en alternativa de máxima crecida.

\* Consolidar los bordes de la mancha urbanizada colindantes con áreas rurales, evitando la invasión de éstas por parte del uso urbano en zonas no deseadas.

\* Promover el uso rural intensivo (quintas) en tierras aún no ocupadas y que permanecen ociosas, impidiendo su fraccionamiento con fines especulativos.

\* Postergar la anexión de nuevas tierras hasta alcanzar niveles adecuados de ocupación fundiaria en las áreas actualmente urbanizadas.

\* Crear zonas de reserva para futuras expansiones que constituyan una forma de control del uso del suelo.

\* Propiciar una política de concertación en materia de uso y ocupación del suelo en áreas de anexión prioritaria y bolsones, que amplíe la capacidad de negociación del municipio con entidades públicas y privadas en emprendimientos de desarrollo urbano, conciliando los intereses privados con los objetivos y políticas implementadas en beneficio de la comunidad.

\* Condicionar la aceptación por parte del municipio de terrenos provenientes de donaciones y transferencias a que reúnan condiciones de aptitud para el desarrollo urbano.

\* Contar a nivel municipal con un fondo de tierras aptas para planes habitacionales y otros emprendimientos sociales que permita anticiparse a la demanda, fijar las condiciones óptimas de localización y especialmente reducir los costos de la tierra urbana.

\* Contar con un registro catastral urbano permanentemente actualizado como herramienta útil para la toma de decisiones a nivel municipal.



### 5.2.3. Sector Equipamiento Comunitario

#### - Objetivos generales:

\* Propender a la igualdad de oportunidades de acceso a los servicios de salud, educación, cultura, etc., tendiendo a elevar la calidad de vida de la población.

\* Adecuar la provisión de equipamiento a la creciente demanda en los diferentes niveles y tipos, mejorando su calidad y paliando con las nuevas intervenciones la desequilibrada localización espacial de la oferta.

\* Devolver a la ciudad la construcción de elementos que cumpliendo la finalidad de mejorar los niveles de prestación del servicio, sean a su vez elementos urbanos referenciadores.

\* Contribuir a la legibilidad de la trama y a la consiguiente identificación del ciudadano con su medio, a través de la localización de equipamientos significativos.

\* Mantener y reforzar el rol estructurante del Area Central y sus valores simbólicos, diversificando y jerarquizando el equipamiento a escala urbana y regional.

\* Propender a la desconcentración de algunas funciones institucionales del Area Central conforme a la estructuración particular del centro urbano.

\* Inducir la renovación y densificación de las áreas semiconsolidadas a través de la localización de equipamientos significativos de escala sectorial y urbana.

\* Contribuir a la estructuración de las áreas periféricas mediante la localización de una red nodal jerarquizada respecto del Area Central, respondiendo a las pautas de ordenamiento espacial.

\* Promover la creación de nodos periféricos complementarios a fin de fomentar la integración interbarrial.

\* Afianzar los agrupamientos de actividades comunitarias detectados, en particular en áreas urbanas conteniendo población de estratos sociales bajos y marginales, conforme a las situaciones problemáticas detectadas.

\* Garantizar el manejo y actualización permanente y sistemático de información que permita la caracterización cuali-cuantitativa de la oferta y demanda de equipamiento.

\* Tender a la modalidad de Cementerio parque en las eventuales intervenciones que se produzcan en relación a dicha actividad.

\* Lograr la puesta en funcionamiento de un mercado concentrador para Cruz del Eje y su región.

- Políticas y Estrategias Alternativas :

\* Promover la implantación de equipamientos dinámicos que revitalicen sectores deprimidos de las áreas consolidadas y semiconsolidadas.

\* Conforme a las alternativas de crecimiento y/o consolidación del tejido, generar puntos de interés a través de la localización de equipamientos inductores de renovación urbana.

\* Propender a la implementación de concursos de ideas sobre áreas especialmente complejas de la ciudad.

\* Arbitrar medios económicos y legales para garantizar la dotación de reservas de suelo para equipamiento adecuadas en magnitud y localización.

\* Garantizar la intervención del municipio en relación a la localización de equipamientos singulares de alcance urbano y regional, a fin de controlar su adecuada inserción en la estructura urbana.

\* Obtener mediante la gestión municipal pequeñas áreas dentro del tejido urbano consolidado y semiconsolidado dedicándolo a equipamientos barriales o sectoriales.

\* Impulsar la realización de estudios tendientes a la categorización de las áreas y edificios de valor patrimonial a fin de establecer políticas para su preservación y puesta en valor.

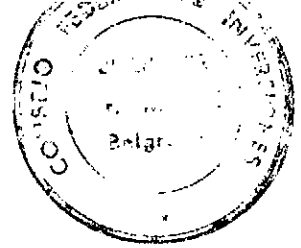
\* Promover una mayor coordinación entre organismos y jurisdicciones involucradas en la provisión, gestión y/o promoción de equipamiento a efectos de encarar una planificación conjunta del mismo.

\* Propender a la coordinación intersectorial y a la utilización polivalente de instalaciones y reservas de suelo.

\* Fijar pautas para la elaboración de una normativa clara en relación a la utilización y transformación de la oferta disponible, tendiendo a la complementariedad de equipamientos funcionalmente compatibles destinados a actividades interdependientes.

\* Arbitrar los medios económicos y legales para la producción y gestión de los equipamientos necesarios según las previsiones de crecimiento urbano, atendiendo a particularidades de cada grupo poblacional (edad, sexo, nivel socio-económico) y enmarcado en una concepción dinámica de las necesidades.

\* Propender a contrarrestar el modelo centralista del proceso de planificación aún dominante a fin de lograr disponer de información coherente y actualizada en relación a las necesidades, a las disponibilidades existentes, con miras a una eficiente gestión y ejecución de los recursos y a superar las falencias en la coordinación intersectorial, en función del rango que va adquiriendo el centro urbano.



\* Promover la regionalización de los organismos de salud, educación, etc., a fin de garantizar una más adecuada utilización de los recursos y tendiendo a la descentralización operativa.

\* Arbitrar medios legales y administrativos -en el marco de la política de desconcentración educativa, sanitaria, etc.- tendiendo a la simplificación de la tramitación de la gestión y construcción de nuevos centros en las diversas etapas del plan.

\* Gestionar la obtención de mayores recursos y su adecuada distribución para garantizar la puesta en funcionamiento y mayor capacidad operativa de las instalaciones disponibles incrementando la participación relativa de los sectores de salud, educación y asistencia comunitaria.

\* Impulsar la capacitación de recursos humanos disponibles.

\* Desarrollar un proceso de concentración, homogeneización y racionalización de la información básica proveniente de las distintas jurisdicciones, generando una mecánica para su actualización periódica.

\* Ejercer un control integral sobre el funcionamiento de cementerios no dependientes del municipio en sus aspectos funcionales, sanitarios, administrativos, etc.

\* Estudiar la factibilidad para la localización de un centro concentrador de frutas y hortalizas producidas en la región a fin de reducir costos derivados de la intermediación.

#### 5.2.3.1. Educación

##### - Objetivos particulares:

\* Tender a la disminución del desgranamiento escolar y facilitar el acceso a los establecimientos educacionales a la totalidad de la población según los diferentes tipos y niveles de enseñanza.

\* Tender a una adecuada distribución espacial de establecimientos de nivel primario y pre-primario en concordancia con la política de uso del suelo a implementar.

\* Promover la educación de jóvenes y adultos tendientes a la capacitación y reconversión de mano de obra.

##### - Políticas y Estrategias particulares:

Tal como se expresara en la formulación de las pautas de acción (Informe, Abril 1990), dada la diversidad de jurisdicciones involucradas en el problema educativo, y que en la mayoría de los casos escapan a la acción municipal, las políticas y estrategias tendrán en su mayoría carácter normativo y se centrarán fundamentalmente en la gestión y coordinación.

Conforme a ello y a las políticas y estrategias formuladas en general para el sector equipamiento se puede agregar:

\* Gestionar y/o promover una solución a la demanda de alojamiento para alumnos extraurbanos.

\* Impulsar la generación de una red de centros de educación permanente del adulto con énfasis en la mujer marginada.

\* Instrumentar cursos de capacitación laboral destinados a jóvenes y adultos conforme a su realidad social, cultural y económica, como factor dinamizador del medio.

\* Impulsar la celebración de convenios de cooperación y asistencia técnica entre el CONET y organismos nacionales, provinciales y municipales, asociaciones empresarias, empresas, entidades sindicales, y otras instituciones a fin de promover la educación técnica y capacitación profesional no formal.

\* Gestionar las acciones del CALPRO (Centro de Análisis Laboral y de la Producción) que opera articulado con el CONET en otros centros urbanos de la provincia, como nexo con las empresas informando acerca de las disponibilidades de mano de obra capacitada y receptando demanda de las mismas para la formación de recursos humanos en función de sus necesidades actuales y proyectos futuros.

\* Apoyar acciones tendientes a diversificar y completar la oferta de carreras de nivel terciario y universitario, particularmente aquellas vinculadas con la economía básica de la región.

\* En el proceso de dotación de nuevos establecimientos de nivel primario contrarrestar los déficits detectados a partir de una equilibrada localización de los centros.

\* Dotar de edificios propios a establecimientos educativos que así lo requieran tendiendo a la concentración espacial de las instituciones de alcance urbano en un emplazamiento que reúna adecuadas condiciones físico-funcionales.

\* Gestionar los recursos económicos para la finalización y puesta en funcionamiento de la Escuela Jujuy, la ampliación de la Escuela Agrotécnica y otras que lo requieran.

\* Arbitrar medios a fin de garantizar el mantenimiento, mejoramiento y/o recuperación de la infraestructura educativa instalada.

#### 5.2.3.2. Salud

- Objetivos particulares:

\* Generar condiciones que propendan a brindar iguales oportunidades de acceso a la salud a todos los habitantes de la microrregión.

\* Tender a la estructuración de una red sanitaria que brindando una distribución geográfica equilibrada de los servicios responda a las características regionales con un conjunto escalonado e interconectado de prestaciones, con énfasis de la atención primaria de la salud.

- Políticas y Estrategias particulares:

\* Gestionar en el corto plazo ante los organismos competentes la constitución de una comisión interjurisdiccional que se aboque al estudio y accionar de los diversos organismos y dependencias intervinientes en materia de salud, con poder de gestión ante las mismas y que proponga el diseño alternativo de la red sanitaria tanto a nivel urbano como microrregional.

\* Propender a la atención médica escalonada basada en los niveles de complejidad hospitalaria y la regionalización.

\* Promover y elevar el nivel de complejidad de los establecimientos asistenciales de la microrregión, tendiendo a la autosuficiencia del área programática, conforme a la política planteada en la materia en el orden provincial.

\* Gestionar ante los organismos competentes del orden provincial la incorporación y puesta en funcionamiento de las especialidades necesarias tanto a nivel de consulta como de internación, según el caso.

\* Arbitrar medios a fin de garantizar el mantenimiento, mejoramiento y/o recuperación de la infraestructura sanitaria instalada.

\* Impulsar convenios de cooperación entre los diversos sectores intervinientes en materia de salud -público, privado, obras sociales y mutuales, etc.- a fin de articular racionalmente la prestación de servicios y de agilizar la puesta en funcionamiento y explotación de recursos disponibles.

\* Impulsar la coordinación e integración de servicios de atención primaria y servicios sociales, implementando progresivos convenios entre organismos y jurisdicciones, privilegiando la educación sanitaria y las acciones de promoción y prevención de la salud, conforme a un enfoque integral de la misma.

\* Gestionar ante el Gobierno Provincial la dotación de recursos pertinentes a fin de reconvertir el Centro Materno Infantil en un establecimiento con internación.

\* Incentivar, consolidar e incrementar los servicios periféricos de atención primaria como herramienta para la agilización de las acciones de prevención y promoción y respondiendo a la concepción de descentralización de servicios.

\* Aumentar la cobertura horaria asistencial en los centros periféricos con la consiguiente asignación de recursos humanos y materiales.

\* Impulsar la formación de comisiones de apoyo para situaciones

de emergencia y catástrofes en coordinación con centros vecinales.

\* Impulsar la formación de talleres de laborterapia para la tercera edad.

#### 5.2.3.3. Deportes, Recreación, Areas Verdes

- Objetivos particulares:

\* Contribuir a elevar la calidad de vida de la población propendiendo al mejor aprovechamiento del tiempo libre a través de actividades de carácter recreativo, deportivo y cultural.

\* Brindar oportunidad de acceso a los estratos de población menos integrados a la práctica deportiva tendiendo a integrarla con actividades culturales, docentes y recreativas.

\* Recuperar la imagen paisajística del río como elemento estructurante a nivel urbano y microrregional.

- Políticas y Estrategias particulares:

\* Implementar y coordinar acciones tendientes al desarrollo de programas deportivos y de actividades recreativas destinadas al conjunto de la población, afectando y generando para ello áreas verdes y espacios aptos.

\* Incrementar las áreas verdes en la ciudad, tanto de nivel urbano como barrial, elevando la relación de superficie de verde por habitante.

\* Crear instrumentos legales necesarios a fin de efectivizar las reservas de suelo para futuros parques sectoriales y urbanos, en los sitios a establecer en función de sus atributos paisajísticos y físico-funcionales.

\* Arbitrar medios a fin de completar el tratamiento de las márgenes del río como recurso recreativo a nivel urbano y microrregional.

\* Implementar una política de forestación y protección del arbolado, equipando adecuadamente las áreas destinadas a verde.

\* Impulsar campañas de esclarecimiento de la población sobre la conservación y poda del arbolado.

\* Promover a través de instrumentos normativos la generación de espacios libres destinados a verde durante el proceso de renovación de las áreas consolidadas.

\* Generar la articulación entre organismos y dependencias para incrementar el uso de las instalaciones deportivas existentes.

#### 5.2.3.4. Turismo y Cultura

##### - Objetivos particulares:

\* Promover el desarrollo turístico a nivel microrregional y un mayor aprovechamiento de los recursos disponibles, tendiendo a revertir el fenómeno de estacionalidad y facilitando el acceso a los servicios turísticos a un mayor volumen de población.

\* Tender a disminuir la desigual integración de los habitantes a las actividades culturales y promover la identificación del ciudadano con su medio, en coherencia con una concepción de la cultura como desarrollo de la vida social, como un sistema de práctica espontánea y cotidiana.

\* Generar espacios aptos para fomentar la actividad artesanal -con énfasis en aquellas ramas tradicionales en la zona como tejido, cerámica, etc. y otras actividades culturales, recreativas, exposiciones, etc., que promuevan la identidad del habitante con su medio.

\* Impulsar la difusión de una concepción de la cultura como un hecho urbano cuya actividad requiere de un ordenamiento espacial adecuado en contraposición a la marcada actitud de demanda de equipamiento específico.

\* En este marco, propender a que el emplazamiento y la gestión de los equipamientos culturales estén orientados a favorecer a los grupos sociales más marginados, reforzando los nodos periféricos.

##### - Políticas y Estrategias particulares:

\* Promover la coordinación de acciones entre organismos provinciales y municipales a fin de vincular la actividad turística a otras actividades atractoras deportivas-recreativas.

\* Propiciar la implementación de acciones que deriven de los estudios interjurisdiccionales en realización, tendientes a definir usos adecuados sobre los sectores ribereños del Embalse Cruz del Eje.

\* Poner énfasis en la promoción del turismo de fin de semana entre los habitantes de la microrregión.

\* Implementar políticas de promoción respectó de la actividad turística, tendiendo a reducir la estacionalidad y coordinar acciones con los municipios vecinos a fin de lograr una explotación compartida de los recursos y una programación conjunta de las actividades en distintas épocas del año.

\* Promover la asignación de recursos privados para la diversificación y jerarquización de la actividad hotelera y otras variantes en materia de alojamiento y servicios al turista (balnearios, áreas de recreación, bungalows y otras alternativas al camping).

\* Propender a que el desarrollo de actividades culturales se efectúe prioritariamente en edificios que revistan valor simbólico y estén ligados a la identidad de cada lugar.

\* Coordinar el accionar de los entes responsables de la microrregión e impulsar la concreción de actividades culturales tendientes a la integración de todos los grupos de población al proceso cultural.

#### 5.2.3.5. Asistencia Comunitaria

##### - Objetivos particulares:

Tender a la cobertura integral de la población en situación de carencia socio-económica, con énfasis en la minoridad y ancianidad desprotegida.

##### - Políticas y Estrategias particulares:

\* Propender a la coordinación con la actividad privada con miras a la protección al menor, con la participación del municipio, entidades vecinales y otros organismos de bien público.

\* Gestionar la ampliación de la cobertura de servicios destinados a la protección de la minoridad, creando nuevos centros infantiles y prolongando la edad de atención cubierta por los existentes.

\* Implementar una política de creación de talleres de capacitación pre-laboral y laboral en los centros infantiles, en particular en los sectores urbanos más deficitarios de equipamiento básico.

\* Implementar un sistema de control o arbitrar medios legales para garantizar el registro y supervisión integral de las guarderías infantiles y residencias de ancianos de dependencia privada.

\* Gestionar ante los organismos provinciales la afectación de recursos para la creación de Hogares de Día en el ámbito de la ciudad.

\* Generar la articulación necesaria entre organismos y dependencias a fin de impulsar la creación de equipamiento y redes de apoyo para la mujer trabajadora, particularmente en situación familiar crítica.

\* Estudiar la factibilidad de ampliar la cobertura de la modalidad de residencia permanente para la tercera edad, con intervenciones de orden oficial.



#### 5.2.4. Sector Infraestructura de Servicios

##### 5.2.4.1. Transporte y Comunicaciones

###### - Objetivos:

\* Lograr la interconexión fluida y optimización del transporte entre las localidades del área y de ésta con los centros de producción y consumo reafirmando el rol de polo regional de la ciudad de Cruz del Eje.

\* Optimizar un adecuado nivel de accesibilidad intersectorial y con el Area Central.

\* Lograr una fluida relación entre los predios destinados a la actividad industrial y de éstos con las vías de penetración y con el Area Central.

\* Brindar un nivel de servicio adecuado a todas las áreas de la estructura urbana.

\* Asegurar la prestación de un servicio de transporte urbano con un nivel de oferta adecuado.

\* Implementar un sistema ferrourbano de transporte a lo largo del eje de la ciudad y hacia el predio industrial.

\* Dotar a la ciudad con un sistema de comunicaciones adecuado.

###### - Políticas y Estrategias:

\* Constituir un organismo intercomunal de las localidades de la región para gestionar proyectos y mejoras de vías de conexión a nivel nacional, provincial y regional e intrarregional y de su posterior presentación ante los organismos responsables.

\* Impulsar y gestionar la concreción de los proyectos existentes de vías de vinculación (ej. Camino a Catamarca).

\* Gestionar ante Ferrocarriles Argentinos la reimplantación de servicios (Cruz del Eje - Córdoba) por el Valle de Punilla especialmente para pasajeros a fin de potenciar el turismo en la región.

\* Dotar al aeródromo de la ciudad de Cruz del Eje de la infraestructura necesaria para viajes regulares de alcance regional y provincial.

\* Gestionar la concreción de un centro de trasbordo de cargas

intermodal (automotor - ferroviario) a nivel regional.

- \* Lograr la adecuada jerarquización tipológica-funcional de la red vial principal asegurándola mediante los recaudos legales y financieros pertinentes.

- \* Implementar campañas de educación vial.

- \* Establecer una adecuada accesibilidad para la ubicación de la Nueva Terminal de Omnibus.

- \* Definir trazas alternativas para vincular los predios destinados a la actividad industrial.

- \* Asegurar el uso de tramos de enlace entre las vías de penetración de la ciudad con los recaudos legales necesarios para evitar el uso de las arterias urbanas por vehículos de cargas de paso.

- \* Propender a la creación de centros de concentración, trasbordo y distribución de cargas para eliminar de la trama urbana el tránsito pesado de cargas que deba ingresar a la ciudad.

- \* Promover celebración de convenios entre la Comuna y empresas prestatarias de transporte urbano para la extensión de servicios a todos los sectores urbanos (tarifas subsidiadas, diferenciadas, etc.).

- \* Gestionar acuerdos entre la Comuna y Ferrocarriles para lograr el aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria existente inserta en la trama urbana.

- \* Gestionar ante los organismos prestatarios la ampliación del servicio de comunicaciones y la incorporación de la central urbana a las redes nacionales de comunicación.

#### 5.2.4.2. Infraestructura

- Objetivos:

- \* Impedir la degradación de los recursos naturales y medio ambiente en el área de influencia de la cuenca del Río Cruz del Eje.

- \* Coordinar entre los municipios la ejecución y financiación de las obras de infraestructura, acordes con la capacidad económica y jerarquía de cada centro urbano de la región.

- \* Brindar a todos los miembros de la comunidad el acceso a la infraestructura básica.

- \* Tender a proveer de todos los servicios al área urbanizada.

- \* Concretar los proyectos de obras para Cruz del Eje.

\* Orientar futuros asentamientos en función de las prioridades de extensión de las redes de infraestructura de acuerdo a capacidad de las redes troncales y costo de traspaso de barreras.

- Políticas y Estrategias:

\* Consolidar un organismo interjurisdiccional (Comité de Cuenca) que entienda en todo lo atinente al control del manejo de los recursos naturales y preservación del medio ambiente en el área de influencia de la cuenca del Río Cruz del Eje.

\* Crear y consolidar una comisión con integrantes de los municipios de la región para coordinar y establecer prioridades en acciones de infraestructura.

\* Promover acuerdos intercomunales para implementar sistemas comunes y complementarios para la prestación de determinados servicios (ej. Tratamiento y disposición final de residuos sólidos).

\* Desalentar la densificación de áreas sin servicios de infraestructura mínimos hasta que se concreten la extensión de redes.

\* Propiciar acuerdos con entidades privadas para obtener fuentes de financiación para extensión de redes troncales.

\* Apelar a sistemas alternativos de financiación de las obras de extensión de redes domiciliarias variando los montos y plazos de amortización de acuerdo a las posibilidades contributivas del beneficiario.

\* Promover la extensión de servicios en zonas de nivel económico crítico con programas de ayuda mutua y acción cooperativa.

\* Promocionar la formación de cooperativas de servicios públicos mediante la celebración de convenios para la capacitación de recursos humanos.

\* Gestionar ante los organismos responsables la ejecución a corto plazo de las obras para provisión de gas natural a Cruz del Eje.

\* Implementar un adecuado sistema de tratamiento y disposición final de residuos sólidos.

\* Dotar a la ciudad de una adecuada red de desagües pluviales.

\* Regular las intensidades de uso del suelo para densificar y consolidar áreas y orientar el crecimiento de la mancha urbanizada.

### 5.2.5. Sector Jurídico Institucional

#### - Problemas detectados:

\* Falta de un sistema normativo único que en forma ordenada contemple toda la legislación municipal, coherentizando, armonizando y agrupando las normas de acuerdo a criterios definidos que permitan una mayor previsión.

\* Falta de un sistema punitivo único que contemple en forma general la previsión de la totalidad de las conductas punibles y las correspondientes sanciones.

\* La dispersión y falta de generalidad de las normas punitivas, llevan a un debilitamiento del poder de policía y su ejercicio.

\* Superposición e incluso contradicción de normas por haberse mantenido vigentes algunas referidas a materias en las que se ha sancionado una nueva legislación.

\* Falta de desarrollo legislativo en distintas materias (espacios verdes, publicidad, iluminación, tránsito, etc.).

#### - Objetivos y Políticas de Intervención:

Lograr el ordenamiento de las normas vigentes intentando una sistematización que contenga la totalidad de las normas agrupadas según las materias legisladas.

Ello permitirá:

\* Evitar la superposición de normas en determinadas materias.

\* Prever las problemáticas intentando evitar la necesidad de legislar sólo ante la aparición del conflicto, o de la necesidad inmediata.

\* Un correcto desarrollo de las normas, atendiendo a las particularidades del Municipio, y apelando a normas o experiencias de otros ámbitos, sólo previa adecuación a las necesidades y características propias de la ciudad.

\* Implementar la efectivización de convenios de colaboración técnica ya celebrados, en especial los instrumentados con la ciudad de Córdoba, por su experiencia y desarrollo en la materia.

\* Propender a una adecuación de las normas que establecen el radio municipal en relación al actual y previsible desarrollo de la ciudad.

## TAREA

### 5.3. EXPLITACION DE PREMISAS BASICAS DE ORDENAMIENTO FISICO-ESPACIAL

En base a la problemática evaluada en el Diagnóstico Proyectivo y en el marco de los objetivos, políticas y estrategias generales y sectoriales explicitados en la tarea anterior, se desarrollan a continuación una serie de premisas de ordenamiento físico-especial para el centro urbano en estudio, a los fines de delinear las pautas sobre las que se basará la elaboración de los modelos alternativos de estructura ción urbana, tarea incluida en el próximo informe parcial.

En primer lugar se plantea la conveniencia de ocupar prioritariamente el territorio actualmente urbanizado, desalentando la anexión de nuevas áreas rurales o libres hasta lograr un grado de ocupación suficiente que garantice un máximo aprovechamiento de la infraestructura instalada y la prestación de los servicios básicos, generando costos de dotación que puedan ser soportadas por todos los habitantes.

Esta política de uso del suelo promueve la intención de completar y consolidar un desarrollo preponderantemente lineal (Norte - Sur) de la trama urbana, apoyada sobre un eje longitudinal integrado por las arterias Sarmiento - Pellegrini y Eva Perón - Alvear que vinculan dos nodos de servicios, el Norte con predominio del uso comercial y de servicios y el Sur con características institucionales.

En sentido transversal (Este-Oeste) se propone materializar un eje que vincule el Aerodromo con el Parque Industrial Provincial (ex-Talleres Ferroviarios), cuyas alternativas de trazado serán estudiadas y evaluadas oportunamente.

Sobre estos ejes se concentrarán las inversiones en infraestructura y equipamiento acompañando un incremento en las densidades residenciales, con la intención de reducir los costos de dotación y mejorar la rentabilidad de las prestaciones, evitando la excesiva dispersión que produciría la ocupación indiscriminada de la gran extensión de suelo vacante.

La jerarquización de determinadas arterias intersectoriales, apoyadas con una distribución de nodos receptores de la descentralización de algunas funciones administrativas, comerciales y de servicios, dotará a los distintos barrios de una mayor grado de autonomía, favoreciendo el afianzamiento de su propia identidad.

Respecto a la relación de la trama con las dos grandes barreras que han condicionado históricamente su crecimiento, el río y las vías férreas, se propone la estructuración de un eje conformado por el río y su entorno que aproveche sus potencialidades paisajísticas y ambientales, eslabonando diversas situaciones a partir del tratamiento particularizado de cada uno de sus tramos. En cuanto al espacio ocupado por las vías será necesario su adecuado tratamiento para flexibilizar la relación respecto a los tejidos de borde.

La sistematización y adecuación tipológica-funcional de las arte

rias de la red vial principal deberá posibilitar la adecuada vinculación interbarrial y de éstos con las áreas centrales, atenuando las restricciones impuestas por las barreras físicas y posibilitando la articulación de los distintos sectores con los centros de equipamientos barriales. Se tenderá a la solución de los conflictos generados por la superposición de distintos tipos de tránsito, en especial el producido por el transporte de cargas en su paso por sectores residenciales, requiriendo para su solución el estudio de trazas alternativas tangenciales al área urbanizada.

En referencia a los distintos sectores componentes de la estructura urbana reconocidos en el diagnóstico, se propone la densificación de las áreas consolidadas a través del proceso de renovación, en especial sobre los corredores conformados por la red arterial principal y la recuperación de los sectores más antiguos y deteriorados sobre las márgenes del río y las vías férreas. Se desalentará la creciente subdivisión de la tierra, promoviendo la reunificación parcelaria que permita una reconstrucción del tejido a partir de una tipología de media densidad, con penetraciones peatonales al corazón de la manzana conformando espacios de uso público y semipúblico. Igual criterio se seguirá para la ocupación de las tierras vacías intersticiales (bolsones), pudiéndose incorporar además equipamiento cultural, comercio y espacios verdes a escala sectorial.

Se requiere una enérgica acción de revitalización y refuncionalización de las estaciones ferroviarias y el especial tratamiento de su entorno inmediato, a partir de su utilización más activa como nodos de transporte en función de alternativas de uso, propuestas para el sistema ferroviario a nivel urbano y microrregional.

En los sectores semiconsolidados la intención es aumentar el porcentaje de ocupación fundiaria, tratando de obtener la conformación de un tejido más abierto en las áreas más blandas, que posibilite la interpenetración del verde que compense la escasa presencia de verdes públicos. Se promoverá un aumento de la densidad residencial sobre las arterias principales y en torno a los nodos de equipamiento de escala barrial. Este mismo criterio se mantendrá para la ocupación de bolsones, complementada con actividades comerciales, de servicios y equipamiento de alcance sectorial. Esta política deberá ser compatible con la previsible evolución de la oferta de infraestructura y servicios. Para las áreas deterioradas se propone su recuperación y refuncionalización en base a la intervención sobre el espacio público, el fraccionamiento y la provisión de servicios básicos. Será necesario consolidar los bordes colindantes con áreas rurales, evitando la invasión del uso urbano en zonas no deseadas. El uso industrial quedará condicionado en función de su grado de compatibilidad física y funcional con el uso residencial.

En cuanto a los sectores periféricos situados en una etapa incipiente de su proceso de crecimiento, la acción se centrará en su estructuración a través de recuperar la plaza como foco a partir del cual generar la dinámica barrial, localizando en sus adyacencias los equipamientos comunitarios y favoreciendo la mixturación de la residencia con comercio diario. Será necesario estudiar en cada caso las di-

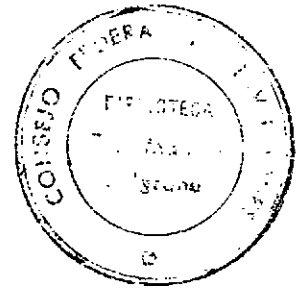
mensiones del fraccionamiento, así como las características del tejido, en correspondencia con las diversas situaciones socio-económicas de la población y las modalidades de apropiación del espacio privado y semi-público.

Para la urbanización de estos sectores será fundamental la definición de la política a seguir para la provisión de los servicios de infraestructura básica (agua y cloacas) y los plazos tentativos previstos para su extensión. El aumento de la densidad de ocupación fundiaria tenderá a mantener los índices de densidad residencial que se manifiestan tendencialmente, con algún incremento y mixturación de usos sobre las arterias principales.

Las actividades industriales Patrón 3 y 4 (de impacto significativo) se localizarán en los predios de uso industrial exclusivo ubicadas al Oeste de la ciudad, sobre el ramal ferroviario a Soto y sobre la Ruta Nacional N° 38, requiriendo para ello el apoyo de infraestructura básica.

Se considera conveniente mantener el uso rural intensivo (huertas y quintas) en las áreas externas a la mancha urbanizada, uso que se propone extender a los sectores periféricos aún no urbanizados y que serán definidos como áreas de reserva para futuras expansiones.

**CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES**



**PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y MICROREGIONAL**

**CIUDAD DE CRUZ DEL EJE**

**PROVINCIA DE CORDOBA**

**TERCERA ETAPA**

**PRIMER INFORME PARCIAL**

**ANEXO ESTUDIO DE TRANSITO**

**CORDOBA, Setiembre 15 de 1990**



## ESTUDIO DE TRANSITO

### Introducción

El presente trabajo nos dá un panorama general del comportamiento del tránsito en la ciudad de Cruz del Eje.

Aunque el tipo de estudio contratado no prevé realizar encuestas de información, el equipo de trabajo decidió efectuar una muestra mínima considerada imprescindible para conocer los volúmenes y la composición media del tránsito en la zona central de la ciudad, sus principales accesos y rutas de tránsito pesado; por no contarse en materia de tránsito con datos que permitieran observar cuantitativa y cualitativa mente su comportamiento.

Dado el alto costo monetario que representa el relevamiento de campo no pudo ser hecho con anterioridad, se subsanó este problema con el apoyo municipal que aportó personal y consiguió apoyo de la Policía de la Provincia Regional Cruz del Eje para realizar la tarea de operadores.

Se redujo el estudio a una base mínima de toma de datos en el terreno dado las posibilidades de realización.

Para valorar los principales movimientos y cuantificarlos se procedió a una muestra durante un día hábil, midiéndose en las horas del día de mayor movimiento.

La toma de datos tanto en más días, en las 24 horas como encuestas origen y destino u otros datos de interés exigía un esfuerzo operativo superior al posible.

### Relevamiento de Campo

Sobre la red vial principal descripta en anteriores informes y vías consideradas de interés se tomaron datos de volumen y composición del tránsito en los puestos ubicados en el plano N° 53.

Se realizó el día miércoles 18 de abril de 1990 entre las 7,30 y las 13 horas por la mañana y desde las 15,30 a las 21 horas por la tarde.

Dichas horas incluyen los horarios de entrada y salida del comercio por la mañana y por la tarde, así como también los horarios de actividades institucionales.

La mecánica operativa consistió en contar, con métodos manuales, los volúmenes y composición del tránsito durante 1:30 h. (una hora treinta minutos) con media hora de descanso, dado el número de operadores.

Se entregó a cada operador la planilla respectiva para su puesto con las instrucciones para el llenado de la misma, donde se anotaron discriminadamente y agrupados en períodos de 15 minutos el paso de automóviles, ómnibus (urbanos e interurbanos), camiones (sin discriminación de tipo), pick-ups, motos y taxis. (Planilla N° 1).

La agrupación en períodos de 15 minutos es en razón de que se consideró que es el intervalo más corto durante el cual puede estimarse una circulación estable.

### Análisis de la información y conclusiones

Los datos obtenidos del relevamiento de campo se procesaron en cuadros incorporados en este informe para todos los puestos con información válida (Cuadros N° 1).

En los mismos se determinaron los valores totales horarios para cada tipo de vehículo censado, vehículos equivalentes, volumen total horario por sentido y en el caso de vías con dos sentidos de circulación el volumen horario total para ambas direcciones.

Para los casos donde correspondía el período de descanso (ej. 9,30 a 10 hs.) el total de la media hora fue expandido a la hora completa.

Para obtener el número de vehículos equivalentes se transformaron los vehículos pesados (ómnibus y camiones) y las motocicletas en número equivalente de automóviles para unificar la corriente de tránsito y poder comparar la capacidad teórica de la vía con el uso real de la misma.

Para la conversión en vehículos equivalentes se usaron como coeficientes de transformación los valores de uso frecuente: 2,5 para camiones, 2 para ómnibus y 0,8 para motocicletas.

Los resultados de la información procesada de la muestra se volcaron en diagramas de barras con su respectiva composición horaria de tránsito para visualizar el comportamiento general de cada puesto, observando los picos y valles y los horarios en que se producen. (Gráficos N°1).

Las mediciones realizadas se proyectaron a las 24 horas del día por comparación con conteos volumétricos realizados con contadores automáticos y permanentes que las Direcciones Nacional y Provincial de Vialidad poseen en las rutas respectivas, dada la imposibilidad de realizar el relevamiento en todas las horas del día.

La expansión a 24 horas por este método no representa resultados ajustados a la realidad en razón que los factores de expansión son obtenidos de un contador de tránsito ubicado en zona rural que representa las características de un flujo en esas condiciones y su traslado al comportamiento urbano no resulta totalmente válido. No obstante las diferencias señaladas se considera que el error no es tan importante dado el nivel general de precisión de los relevamientos efectuados, por lo que se estimó aceptable determinar los volúmenes diarios y el

comportamiento general para las 24 horas por este método.

#### - Volumen hora pico y diario

A modo de ejemplo se agregan en el presente trabajo los Gráficos N° 2 donde se puede observar el comportamiento del tránsito para las 24 horas en cuatro de los puestos más solicitados de la red, en los mismos figuran también los valores correspondientes al volumen total de la vía para las 24 horas, el volumen de la hora máxima (de mañana o tarde según el caso) y el porcentaje que el volumen de esa hora representa en el total diario.

En los Planos N° 54 y 55 se visualizan la cantidad de vehículos que circulan en la hora pico correspondiente de cada vía para la mañana y la tarde respectivamente.

Los mayores volúmenes de hora pico se localizan sobre Av. Eva Perón (364 vehículos/hora) y Sarmiento (270 vehículos/hora) en ambos sentidos.

Si realizamos un análisis de los volúmenes diarios canalizados por las distintas vías (Plano N° 56) observamos que los mayores flujos de tránsito se ubican sobre Av. Eva Perón en primer lugar y Sarmiento en segundo lugar, mientras las restantes vías canalizan volúmenes bastante inferiores.

Se verifica que tanto Av. Eva Perón como Sarmiento son los corredores de comunicación entre los dos sectores de la ciudad desarrollados en torno a los nodos de equipamiento y servicios, además si tenemos en cuenta que dichos sectores se encuentran divididos por la Ruta Nacional N° 38 y tenemos que el 76 % de los viajes canalizados desde o hacia el Area Central por ambas vías son producidos por el sector Sud de la ciudad, organizado en torno al nodo institucional, se verifica la gran interdependencia entre las actividades que se desarrollan en ambas zonas.

#### - Principales Movimientos

Si se realizan dos anillos de cierre en la red vial relevada con el fin de estudiar los principales movimientos, se encuentran los valores volumétricos que figuran en el Cuadro N° 2.

Anillo exterior: el principal ingreso al área se produce por Av. Eva Perón en primer lugar y luego Sarmiento, observándose el mismo fenómeno en sentido opuesto (egresos). Además si tomamos en conjunto ambas vías los valores representan más del 50 % del tránsito que entra o sale del área, estando repartido el resto en las demás vías de la red, debiéndose destacar la importancia de las calles Hipólito Irigoyen y Avellaneda como principales egresos e ingresos desde el sector Oeste del Río.

Anillo interior: el principal ingreso al Area Central es por Av. Eva Perón con un 42 % del volumen total y los egresos se distribuyen

principalmente entre calles Alem, Alvear e Irigoyen, no se produce por Av. Eva Perón en razón que a partir de la calle Aurelio Crespo dicha arteria es de una sola dirección lo que hace que se distribuya el tránsito en otras vías para luego retomar fuera del área en su doble mano o por calle Sarmiento.

El análisis anterior nos muestra la importante función de la conexión Norte-Sur por los ejes Alvear - Eva Perón y Pellegrini - Sarmiento y en menor medida la conexión Este-Oeste del Río Cruz del Eje por calle Irigoyen y Avellaneda.

#### - Composición del tránsito

Con respecto a la composición del tránsito en el área urbanizada se puede definir una media conformada de esta manera:

Automóviles (incluye pick-ups y taxis)	72 %
Omnibus (urbanos e interurbanos)	7 %
Camiones	11 %
Motocicletas	10 %

Estos valores tienen excepciones dentro de la red especialmente el referido al de camiones en razón que en algunas vías representa más del 20 % en la composición sin ser ellas canalizadoras de los mayores flujos de este tipo de vehículos (ej. calle San Martín).

En el Plano N° 56 se graficó los flujos de circulación de vehículos pesados de cargas, se desprende de él que se desplazan principalmente por Av. Eva Perón, Alem, Sarmiento, Pellegrini y 24 de Setiembre, aunque la circulación de camiones también se produce por las calles del Area Central, lo que genera fricciones dentro de la misma.

#### - Capacidad de las vías

Hasta ahora se han determinado los volúmenes correspondientes al uso real de las vías en un momento dado, aquí se obtienen los valores de capacidad de algunas vías cuya determinación es necesaria por ser los puntos más solicitados de la red.

El Manual de "Capacidad de Caminos" define a la misma como "la máxima intensidad horaria de personas o vehículos que tiene una probabilidad razonable de atravesar un perfil transversal o tramo uniforme de un carril o calzada durante un período definido de tiempo bajo las condiciones prevalecientes de la plataforma, el tráfico y los sistemas de regulación".

Para el cálculo de la misma existen diversos procedimientos y en el caso de arterias urbanas es necesario definir un cierto número de variables que no se pueden determinar en el caso en estudio a causa de la limitación de información; por ello se operó con un método simplificado que permite una aproximación al problema.

Sintéticamente el cálculo se basa en reducir la capacidad de una vía en zona rural, con las correcciones necesarias y el uso de tablas y gráficos del Manual (\*) "Capacidad de Caminos".

Expresión general para vías indivisas de dos carriles de doble mano.

$$C = 2.000 \times Wc \times Tc \times Bc$$

C : capacidad ambos sentidos (vehículos eq./hora)

Wc: Factor de ajuste por ancho de trocha y distancia a obstrucciones laterales (Tabla 10.8\*)

Tc: Factor de ajuste por presencia de camiones (Tabla 10.10 y 10.12\*).

Bc: Factor de ajuste por presencia de ómnibus (Tabla 10.10 y 10.12\*)

Para vías de carriles múltiples la expresión general es similar, salvo que aparece un factor N de carriles para cada sentido, el proceso es parecido salvo que para Wc debe usarse la Tabla 10.2, las 10.4 y 10.6 para Bc y Tc.

Sobre cada lado de calzada en que se da estacionamiento paralelo al cordón se descuentan 2,00 metros de calzada. El tipo de estacionamiento en la ciudad de Cruz del Eje se observa en el Plano N° 57.

Aclaradas las limitaciones de la forma de determinación a continuación damos como ejemplo el resultado del cálculo para dos puntos críticos de la red:

	capacidad aproximada		
	Con estacionam. ambos lados	sin estacionam.	observado (hora pico)
Av. Eva Perón	1.194 veh/hora	1.648 veh/hora	364 veh/h
Sarmiento	1.098 veh/hora	1.547 veh/hora	269 veh/h

De acuerdo a estos resultados se puede pensar que al no superarse la capacidad no hay problemas de congestión para estas vías, pero sin haber llegado a determinar el nivel de servicio por no contar con las velocidades de circulación se estima que el mismo no es bueno por que las causas que lo deterioran están más relacionadas con falta de señalización, organización del tránsito, educación vial, control policial antes que a diseño geométrico de las vías.

-----  
(\*) Manual Capacidad de Caminos Highway Capacity Manual. Ed. 1975

## Conclusiones

A pesar de las limitaciones del presente estudio, a través de él se tiene una idea fundamentada por datos actuales de la función real que cumplen las principales vías, canalizaciones de mayores flujos y causales de deterioro de la fluidez vehicular, como el caso del alto porcentaje de circulación de vehículos pesados de cargas por las arterias urbanas y principalmente del Area Central donde se deberán tomar medidas de intervención en el corto plazo para evitar las fricciones que estos vehículos producen y el deterioro de la calzada.

Además deberán tomarse medidas para evitar que en el futuro la circulación no sufra estrangulamientos, principalmente en las adyacencias del Area Central sobre los corredores de mayor circulación, teniendo en cuenta el gran movimiento entre zonas próximas a cada lado de la pantalla que constituye el ferrocarril.

## INSTRUCCIONES PARA OPERADORES DEL RELEVAMIENTO DE TRANSITO

### INSTRUCCIONES GENERALES

El llenado de las planillas deberá realizarse con letra legible; evitando enmiendas y tachaduras.

Todos los operadores estarán provistos de reloj, permitiendo efectuar el cambio de casillero a la hora indicada.

Es de importancia: iniciar y finalizar los conteos con exactitud a la HORA PREVISTA; NO ALEJARSE del puesto durante los intervalos de descanso; en el caso de perder el conteo NO INVENTAR NI ESTIMAR DATOS.

No abandonar su puesto ni dejar de tomar datos por ningún motivo; en el caso de no llegar el correspondiente relevo se debe continuar con la toma de datos.

### INSTRUCCIONES PARA EL LLENADO DE PLANILLAS

Cada hoja se encabezará indicando el número de puesto, datos del operador, fecha y estado del tiempo. En el reverso de la planilla se dibujará el croquis que corresponde a la ubicación del puesto.

Se empleará el sistema de palotes para el llenado de las planillas que consiste en dibujar un palote vertical por cada vehículo censado, agrupándolos cada cinco unidades y atravesándolas con un palote horizontal (### = 5 vehículos).

Los palotes deben dibujarse en forma clara y separados a fin de no dar lugar a confusiones en el conteo posterior. Es aconsejable que los palotes sean pequeños, permitiendo de esta manera la mayor cantidad de grupos en el casillero correspondiente.

El conteo se realizará clasificando por tipo de vehículo, según las siguientes características:

#### Automóviles:

Vehículo particular de transporte de pasajeros con asiento delantero o con asiento delantero y trasero, de dos o cuatro puertas, de cualquier modelo. Se incluyen los vehículos denominados rurales, tipo break, week-end, etc., dejando totalmente excluidos taxis, utilitarios, pick-ups, micro omnibus, etc.

#### Pick-ups y utilitarios:

Vehículos destinados generalmente a transporte de pequeñas cargas, aproximadamente hasta 1.000 Kg., sin ruedas duales, así sean de doble cabina.

#### Taxis:

Vehículos cuyo destino es el transporte público de pasajeros,

identificados por sus colores exteriores y su chapa patente. Se contabilizarán tanto los que circulen libres como ocupados.

**Camiones:**

Vehículos destinados principalmente a transporte de cargas (más de 1.000 kg.), con ruedas duales y cualquiera sea el diseño de su carrocería.

**Omnibus:**

Se entenderá como tales a los vehículos cuyo destino es el transporte colectivo de pasajeros, públicos o privados (turismo, escolares, etc.). Se considerarán tanto los de carácter urbano, como los de media y larga distancia. Los micro ómnibus también se incluirán en esta categoría.

**Motos:**

Todos los vehículos de dos o tres ruedas (motocargas) con tracción a motor.

RECOMENDACIONES

En el caso de observarse alguna anomalía, por ejemplo una disminución brusca del volumen producido por un desvío, accidente o cualquier otra situación imprevista, se deberá expresar esta información en la forma más completa posible al dorso de la planilla.

En determinadas horas del día es posible que se registre un elevado volumen de tránsito; en estos casos puede ocurrir que el casillero se utilice en su totalidad, no admitiendo mayor cantidad de grupos de palotes correspondientes a vehículos que circulan en el mismo período. La situación se salvará utilizando una segunda planilla colocando los palotes en el casillero que corresponda.

Cualquiera sea la condición del tiempo, no se dejará de censar en ningún caso.

Los horarios en que usted censará y descansará serán los siguientes:

**Horarios Censados**

7:30 a 9:00 hs.  
9:30 a 11:00 hs.  
11:30 a 13:00 hs.  
15:30 a 17:00 hs.  
17:30 a 19:00 hs.  
19:30 a 21:00 hs.

**Horarios de Descanso**

9:00 a 9:30 hs.  
11:00 a 11:30 hs.  
13:00 a 15:30 hs.  
17:00 a 17:30 hs.  
19:00 a 19:30 hs.



NOMBRE: \_\_\_\_\_ FIRMA OPERADOR \_\_\_\_\_ DIA: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_  
 PUESTO: \_\_\_\_\_ OPERADOR: \_\_\_\_\_  
 DOC.: \_\_\_\_\_ DIRECC.: \_\_\_\_\_ SUPERVISOR \_\_\_\_\_ TIEMPO: \_\_\_\_\_

Vehículo \ Horas	1					2					3					4					5				
	15	30	45	60	VP2	15	30	45	60	VP2	15	30	45	60	VP2	15	30	45	60	VP2	15	30	45	60	VP2
Automóviles																									
Valor Parcial 1																									
Pick-Ups Utilitarios																									
Valor Parcial 1																									
Taxis																									
Valor Parcial 1																									
Camiones																									
Valor Parcial 1																									
Omnibus (urb./interurb.)																									
Valor Parcial 1																									
Motos																									
Valor Parcial 1																									
Valor Parcial 3					VP4					VP4					VP4					VP4					VP4

V.P.1= Valores Parciales (cada 15 minutos) por tipo de vehículo.  
 V.P.2= Valores Parciales horarios por tipo de vehículo.  
 V.P.3= Valores Parciales (cada 15 minutos) para todo tipo de vehículo.  
 V.P.4= Flujo Total horario ( todo tipo de vehículo)

**CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES**  
 PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y MICRO-REGIONAL.  
 CIUDAD DE CRUZ DEL EJE - PROVINCIA DE CORDOBA.  
 PLANILLA DE RELEVAMIENTO VOLUMETRICO Y COMPOSICION DEL TRANSITO.

### INDICE DE CUADROS

<u>CUADRO N°</u>	<u>CONTENIDO</u>
1	Volumen y Composición del tránsito
2	Volumen de tránsito para hora máxima

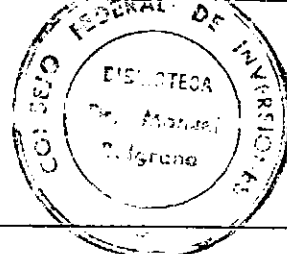
### INDICE DE GRAFICOS

<u>GRAFICO N°</u>	<u>CONTENIDO</u>
1	Volumen y composición del tránsito
2	Volumen diario de tránsito

CUADROS N° 1

GRAFICOS N° 1

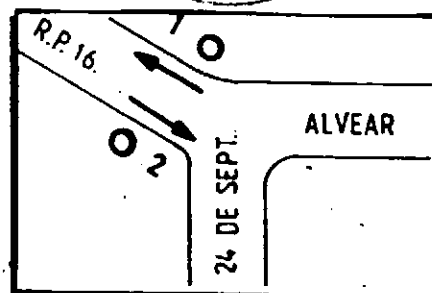
PUESTOS N° 1 al 35



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 1 Sentido Contrario : Puesto Nro. 2

Calle : R. Nac. Nro. 16 Fecha : 18/04/90

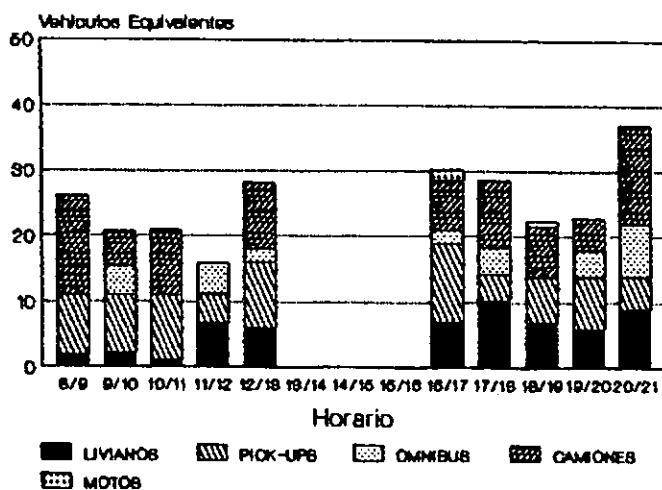


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES		PICK	MOTOS		TAXIS	TOTAL	TOTAL	
	NOS	Total V.Eq.	Total	V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	-	p/sent	Amb./sent	
7:30 a 8:00	7		6	15.0	12						
8:00 a 9:00	2		6	15.0	9			26.0		60.4	
9:30 a 10:00	1	1	2	1	2.5	4		20.8		58.5	
10:00 a 11:00	1		4	10.0	10			21.0		58.8	
11:30 a 12:00	2	1	2			2		1	15.8	41.2	
12:00 a 13:00	6	1	2	4	10.0	10		28.0		50.3	
15:30 a 16:00	3		4	10.0	7	1	0.8				
16:00 a 17:00	4	1	2	3	7.5	12	2	1.6	3	30.1	50.2
17:30 a 18:00	5	1	2	2	5.0	2		28.5		42.5	
18:00 a 19:00	5		3	7.5	7	1	0.8	2	22.3	52.8	
19:30 a 20:00	3	1	2	1	2.5	4		22.8		81.1	
20:00 a 21:00	9	4	8	6	15.0	5		37.0		70.2	

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibuss	Camiones	Motos
12:00 a 13:00	28	76.2%	4.8%	19.0%	
20:00 a 21:00	37	58.3%	16.7%	25.0%	

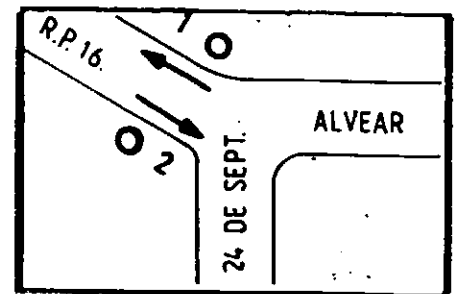


# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 2 Sentido Contrario : Puesto Nro. 1

Calle : R. Nac. Nro. 16

Fecha : 18/04/90

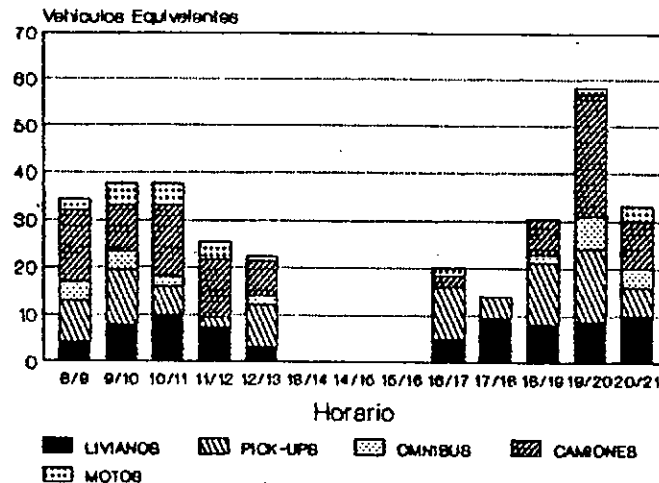


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES		PICK	MOTOS	TAXIS	TOTAL	TOTAL		
	NOS	Total	V.Eq.	Total	V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	p/sent	Amb./sent	
7:30 a 8:00	3	1	2	5	12.5	8	5	4.0			
8:00 a 9:00	4	2	4	6	15.0	9	3	2.4	34.4	60.4	
9:30 a 10:00	4	1	2	2	5.0	6	3	2.4	37.7	58.5	
10:00 a 11:00	10	1	2	6	15.0	6	6	4.8	37.8	55.8	
11:30 a 12:00	3			2	5.0	1	2	1.6	25.4	41.2	
12:00 a 13:00	3	1	2	3	7.5	9	1	0.8	22.3	50.3	
15:30 a 16:00	1	1	2	1	2.5	3	1	0.8			
16:00 a 17:00	5			1	2.5	11	2	1.6	20.1	50.2	
17:30 a 18:00	3					2			1	14.0	42.5
18:00 a 19:00	8	1	2	3	7.5	13			30.5	52.8	
19:30 a 20:00	5	2	4	6	15.0	9	1	0.8	58.3	81.1	
20:00 a 21:00	8	2	4	4	10.0	6	4	3.2	2	33.2	70.2

Resumen para horas pico :

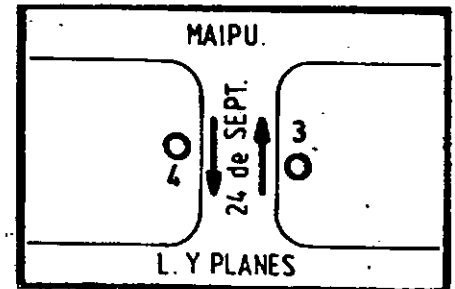
Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibuses	Camiones	Motos
10:00 a 11:00	37.8	55.2%	3.4%	20.7%	20.7%
19:30 a 20:00	58.3	60.9%	8.7%	26.1%	4.3%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 3 Sentido Contrario : Puesto Nro. 4

Calle : 24 de Septiembre Fecha : 18/04/90

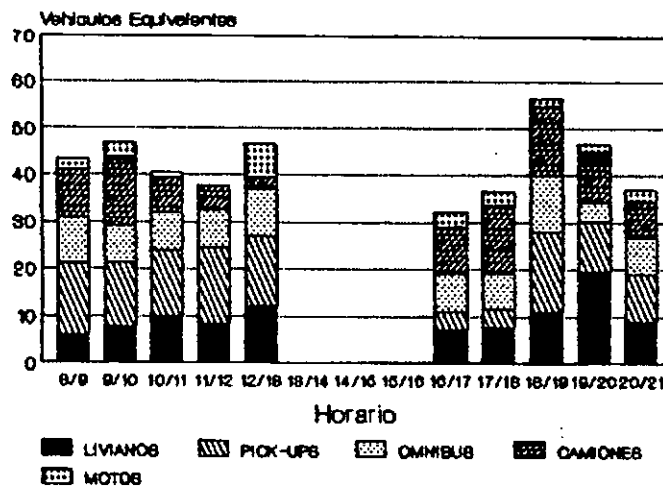


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA NGS	OMNIBUS Total V.Eq.	CAMIONES Total V.Eq.	PICK UPS	MOTOS Tot. V.Eq.	TAXIS	TOTAL p/sent	TOTAL Amb./sent
7:30 a 8:00	4	2 4	2 5.0	5				
8:00 a 9:00	6	5 10	4 10.0	15	3 2.4		43.4	70.5
9:30 a 10:00	4	2 4	3 7.5	7	2 1.6		47.0	78.5
10:00 a 11:00	10	4 8	3 7.5	14	1 0.8		40.3	80.2
11:30 a 12:00	3	2 4	1 2.5	8		1	37.8	84.2
12:00 a 13:00	11	5 10	1 2.5	15	9 7.2	1	46.7	93.7
15:30 a 16:00	3	2 4	1 2.5	7		1		
16:00 a 17:00	6	4 8	4 10.0	4	4 3.2	1	32.2	59.1
17:30 a 18:00	4	2 4	3 7.5	2	2 1.6		36.7	71.6
18:00 a 19:00	11	6 12	6 15.0	17	2 1.6		56.6	110.7
19:30 a 20:00	9	1 2	2 5.0	5	1 0.8		46.9	109.6
20:00 a 21:00	9	4 8	3 7.5	10	3 2.4		36.9	66.2

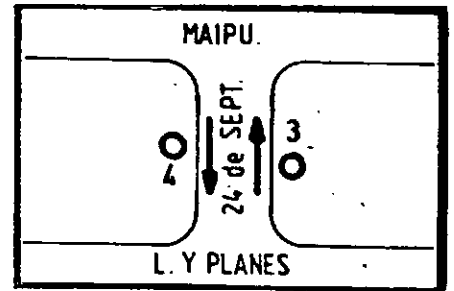
Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibus	Camiones	Motos
9:00 a 10:00	47	61.1%	11.1%	16.7%	11.1%
18:00 a 19:00	56.6	66.7%	14.3%	14.3%	4.8%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 4      Sentido Contrario : Puesto Nro. 3  
Calle : 24 de Septiembre      Fecha : 18/04/90

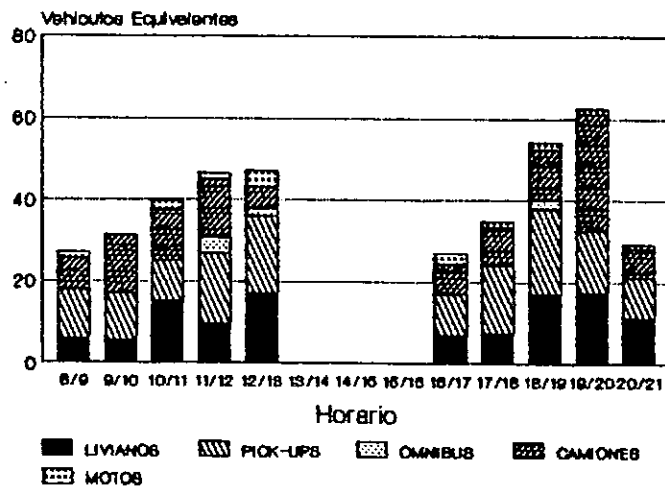


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA NOS	OMNIBUS Total V.Eq.	CAMIONES Total V.Eq.	PICK UPS	MOTOS Tot. V.Eq.	TAXIS -	TOTAL p/sent	TOTAL Amb./sent		
7:30 a 8:00	6		3	7.5	13	1	0.8	1		
8:00 a 9:00	6		3	7.5	12	2	1.6	27.1		
9:30 a 10:00	3		3	7.5	6			31.5		
10:00 a 11:00	15		5	12.5	10	3	2.4	39.9		
11:30 a 12:00	5	1	2	3	7.5	9	1	0.8	46.4	
12:00 a 13:00	16	1	2	2	5.0	19	5	4.0	1	47.0
15:30 a 16:00	5		1	2.5	3	1	0.8			
16:00 a 17:00	6		3	7.5	10	3	2.4	1	26.9	
17:30 a 18:00	4		2	5.0	9	1	0.8		34.9	
18:00 a 19:00	17	1	2	5	12.5	21	2	1.6	54.1	
19:30 a 20:00	9		6	15.0	8	1	0.8		62.7	
20:00 a 21:00	11		3	7.5	10	1	0.8		29.3	

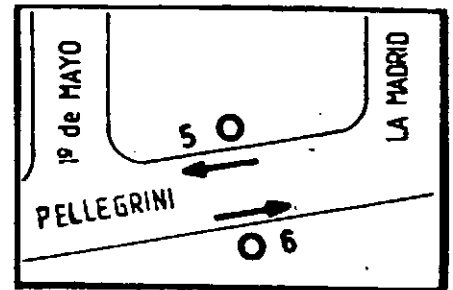
Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibus	Camiones	Motos
12:00 a 13:00	47	81.8%	2.3%	4.5%	11.4%
19:00 a 20:00	62.7	70.8%		25.0%	4.2%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 5      Sentido Contrario : Puesto Nro. 6  
Calle : Avda. Pellegrini      Fecha : 18/04/90

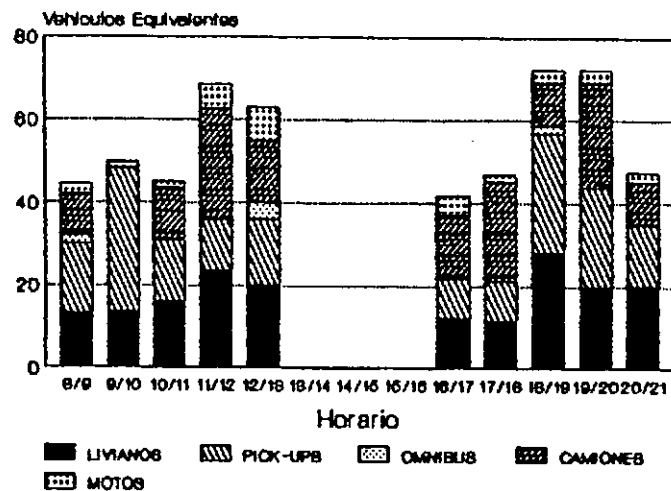


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA NOS	OMNIBUS Total V.Eq.	CAMIONES Total V.Eq.	PICK UPS Tot.	MOTOS V.Eq.	TAXIS -	TOTAL p/sent	TOTAL Amb./sent			
7:30 a 8:00	8		4	10.0	12	1	0.8				
8:00 a 9:00	13	1	2	4	10.0	17	3	2.4	44.4	109.2	
9:30 a 10:00	7					18	1	0.8	49.8	124.7	
10:00 a 11:00	16			5	12.5	15	2	1.6	45.1	111.3	
11:30 a 12:00	11			6	15.0	7	4	3.2	2	68.6	135.0
12:00 a 13:00	20	2	4	6	15.0	16	10	8.0		63.0	132.1
15:30 a 16:00	11			2	5.0	9	3	2.4			
16:00 a 17:00	12			6	15.0	10	6	4.8		41.8	107.7
17:30 a 18:00	6			5	12.5	5	1	0.8		46.9	119.5
18:00 a 19:00	28	1	2	4	10.0	29	4	3.2		72.2	156.8
19:30 a 20:00	10			5	12.5	12	2	1.6		72.2	172.0
20:00 a 21:00	20			4	10.0	15	3	2.4		47.4	106.0

Resumen para horas pico :

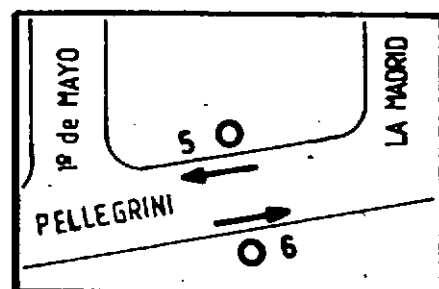
Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibuses	Camiones	Motos
11:00 a 12:00	68.6	66.7%		20.0%	13.3%
18:00 a 19:00	72.2	86.4%	1.5%	6.1%	6.1%





# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 6 Sentido Contrario : Puesto Nro. 5  
Calle : Avda. Pellegrini Fecha : 18/04/90

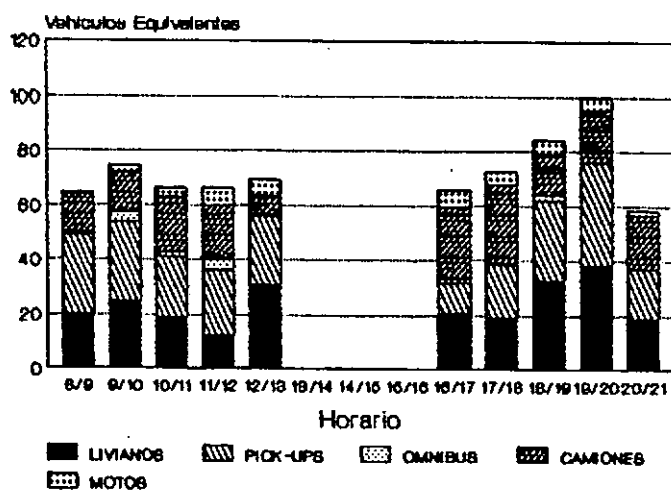


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA NOS	OMNIBUS Total V.Eq.	CAMIONES Total V.Eq.	PICK UPS	MOTOS Tot. V.Eq.	TAXIS	TOTAL p/sent	TOTAL Asb./sent
7:30 a 8:00	11		1 2.5	10	9 7.2			
8:00 a 9:00	19		6 15.0	29	1 0.8	1	64.8	109.2
9:30 a 10:00	13	1 2	3 7.5	15	2 1.6		74.9	124.7
10:00 a 11:00	19	1 2	8 20.0	22	4 3.2		66.2	111.3
11:30 a 12:00	6	1 2	4 10.0	12	4 3.2		66.4	135.0
12:00 a 13:00	31		3 7.5	25	7 5.6		69.1	132.1
13:30 a 16:00	7			7	1 0.8			
16:00 a 17:00	21		11 27.5	11	8 6.4		65.9	107.7
17:30 a 18:00	10		5 15.0	10	3 2.4		72.6	119.5
18:00 a 19:00	32	1 2	6 15.0	29	7 5.6	1	84.6	156.8
19:30 a 20:00	20		4 10.0	20	3 2.4		99.8	172.0
20:00 a 21:00	19		8 20.0	18	2 1.6		58.6	106.0

Resumen para horas pico :

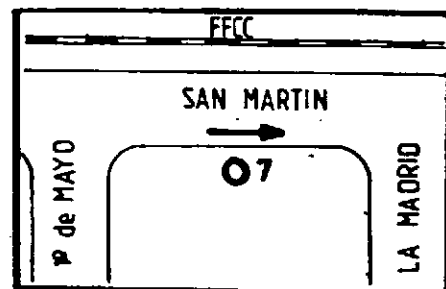
Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibus	Camiones	Motos
9:00 a 10:00	74.9	82.4%	2.9%	8.8%	5.9%
19:00 a 20:00	99.8	85.1%		8.5%	6.4%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 7 Sentido Contrario : -

Calle : San Martin Fecha : 18/04/90

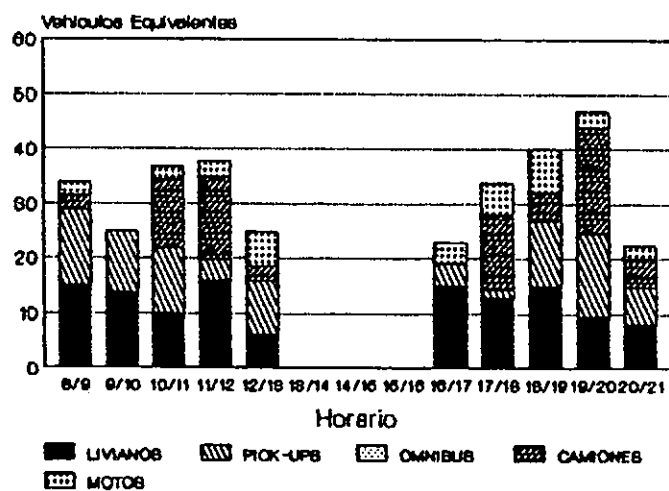


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA NOS	OMNIBUS Total V.Eq.	CAMIONES Total V.Eq.	PICK UPS	MOTOS Tot. V.Eq.	TAXIS	TOTAL p/sent	TOTAL Aab./sent
7:30 a 8:00	5			3				
8:00 a 9:00	15		1 2.5	14	3	2.4	33.9	33.9
9:30 a 10:00	6			5			25.0	25.0
10:00 a 11:00	10		5 12.5	12	3	2.4	36.9	36.9
11:30 a 12:00	8		3 7.5	2	2	1.6	37.9	37.9
12:00 a 13:00	6		1 2.5	10	8	6.4	24.9	24.9
15:30 a 16:00	3			3	1	0.8		
16:00 a 17:00	15			4	5	4.0	23.0	23.0
17:30 a 18:00	7		3 7.5	1	4	3.2	33.8	33.8
18:00 a 19:00	15		2 5.0	12	10	8.0	40.0	40.0
19:30 a 20:00	5		4 10.0	8	2	1.6	46.9	46.9
20:00 a 21:00	8		2 5.0	7	3	2.4	22.4	

Resumen para horas pico :

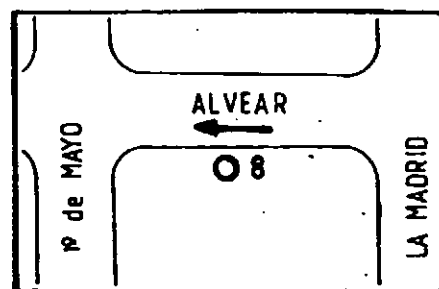
Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omibus	Camiones	Motos
11:00 a 12:00	37.9	66.7%		20.0%	13.3%
19:00 a 20:00	46.9	68.4%		21.1%	10.5%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 8 Sentido Contrario : -

Calle : M. T. de Alvear Fecha : 18/04/90

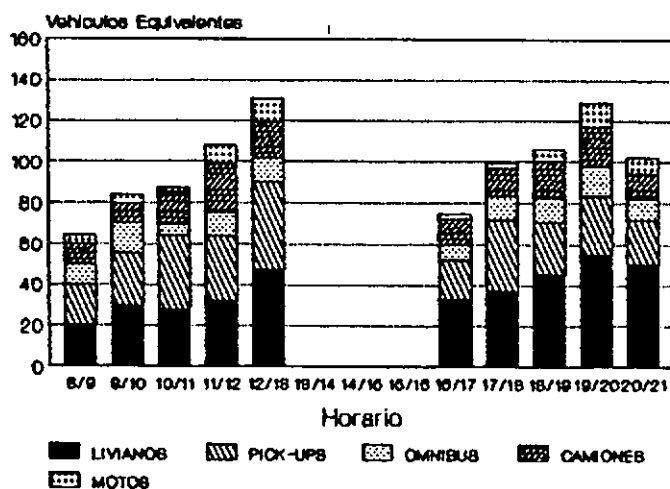


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA NOS	OMNIBUS Total V.Eq.	CAMIONES Total V.Eq.	PICK UPS	MOTOS Tot. V.Eq.	TAXIS	TOTAL p/sent	TOTAL Ab./sent
7:30 a 8:00	10	2	4	3	7.5	14	1	0.8
8:00 a 9:00	20	5	10	4	10.0	20	5	4.0
9:30 a 10:00	16	4	8	2	5.0	14	3	2.4
10:00 a 11:00	28	3	6	6	15.0	36	3	2.4
11:30 a 12:00	17	3	6	5	12.5	17	6	4.8
12:00 a 13:00	47	6	12	7	17.5	43	14	11.2
15:30 a 16:00	6	2	4	3	7.5	8	3	2.4
16:00 a 17:00	32	4	8	5	12.5	19	3	2.4
17:30 a 18:00	20	3	6	3	7.5	19	2	1.6
18:00 a 19:00	43	6	12	7	17.5	26	7	5.6
19:30 a 20:00	29	4	8	4	10.0	15	8	6.4
20:00 a 21:00	50	5	10	5	12.5	22	10	8.0

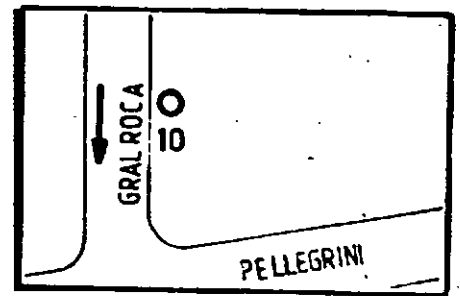
Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibus	Cariones	Motos
12:00 a 13:00	130.7	76.9%	5.1%	6.0%	12.0%
19:00 a 20:00	129.1	73.3%	6.7%	6.7%	13.3%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 10 Sentido Contrario : -  
Calle : Gral. Roca Fecha : 18/04/90

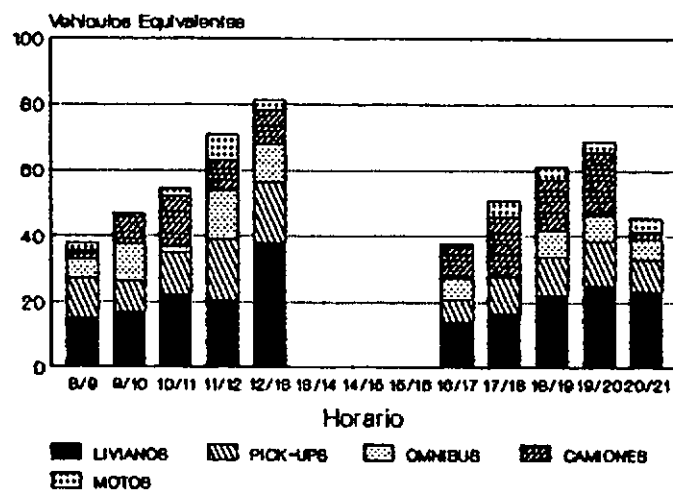


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

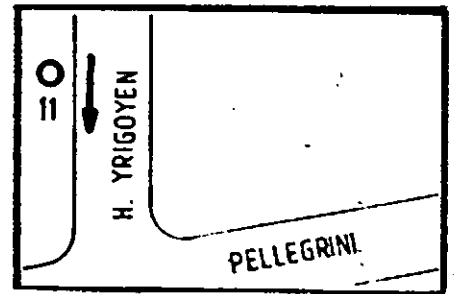
Horario	LIVIA NOS	OMNIBUS Total V.Eq.	CAMIONES Total V.Eq.	PICK UPS	MOTOS Tct. V.Eq.	TAXIS - p/sent	TOTAL Amb./sent	TOTAL
7:30 a 8:00	7				11 3 2.4			
8:00 a 9:00	15	3 6	1 2.5	12	3 2.4		37.9	37.9
9:30 a 10:00	8	3 6	2 5.0	5		1	47.0	47.0
10:00 a 11:00	22	1 2	6 15.0	13	3 2.4		54.4	54.4
11:30 a 12:00	11	4 8	2 5.0	10	5 4.0		70.6	70.6
12:00 a 13:00	36	6 12	4 10.0	18	4 3.2	2	81.2	81.2
15:30 a 16:00	3		1 2.5	3	2 1.6	1		
16:00 a 17:00	13	3 6	4 10.0	7	1 0.8	1	37.8	37.8
17:30 a 18:00	9		4 10.0	6	3 2.4		50.6	50.6
18:00 a 19:00	22	4 8	6 15.0	12	5 4.0		61.0	61.0
19:30 a 20:00	13	2 4	4 10.0	7	2 1.6		68.7	68.7
20:00 a 21:00	23	3 6	1 2.5	10	5 4.0		45.5	

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibus	Camiones	Motos
12:00 a 13:00	81.2	80.0%	8.6%	5.7%	5.7%
19:00 a 20:00	68.7	71.4%	7.1%	14.3%	7.1%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE



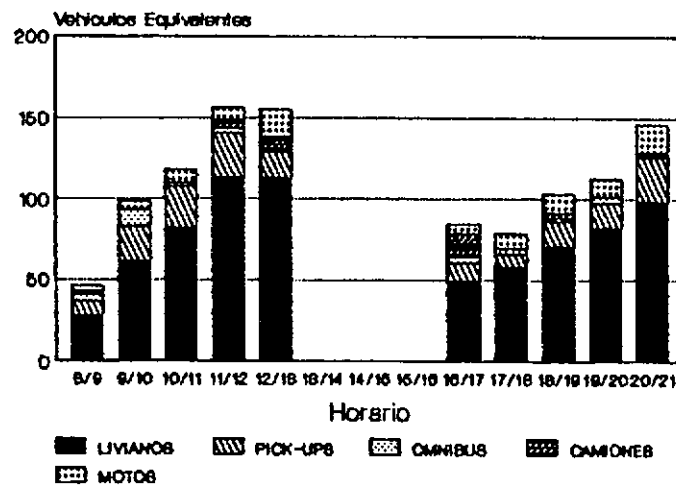
Puesto Nro : 11 Sentido Contrario : -  
Calle : H. Irigoyen Fecha : 18/04/90

## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

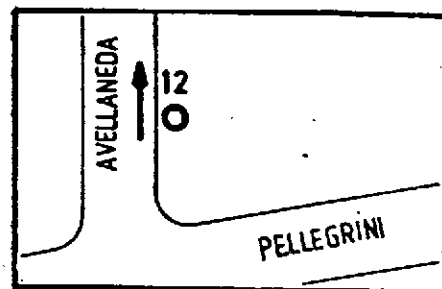
Horario	LIVIA	OMNIBUS		CAMIONES		PICK	MOTOS		TAXIS	TOTAL	TOTAL
	NOS	Total	V.Eq.	Total	V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	-	p/sent	Amb./sent
7:30 a 8:00	6						1	0.8			
8:00 a 9:00	28	2	4	1	2.5	9	3	2.4		45.9	45.9
9:30 a 10:00	36	3	6			13	4	3.2		98.8	98.8
10:00 a 11:00	82	1	2			26	10	8.0		118.0	118.0
11:30 a 12:00	60	1	2	1	2.5	15	5	4.0	1	156.3	156.3
12:00 a 13:00	111	1	2	3	7.5	17	21	16.8	1	155.3	155.3
15:30 a 16:00	16	1	2			2	3	2.4			
16:00 a 17:00	48	2	4	6	15.0	11	7	5.6	1	84.6	84.6
17:30 a 18:00	28	1	2			4	6	4.8		79.4	79.4
18:00 a 19:00	70	1	2	1	2.5	17	14	11.2		102.7	102.7
19:30 a 20:00	42	1	2			8	7	5.6		112.1	112.1
20:00 a 21:00	98			1	2.5	28	22	17.6		146.1	146.1

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibus	Camiones	Motos
11:00 a 12:00	156.3	91.6%	1.2%	1.2%	6.0%
20:00 a 21:00	146.1	84.6%		0.7%	14.8%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE



Puesto Nro : 12 Sentido Contrario : -

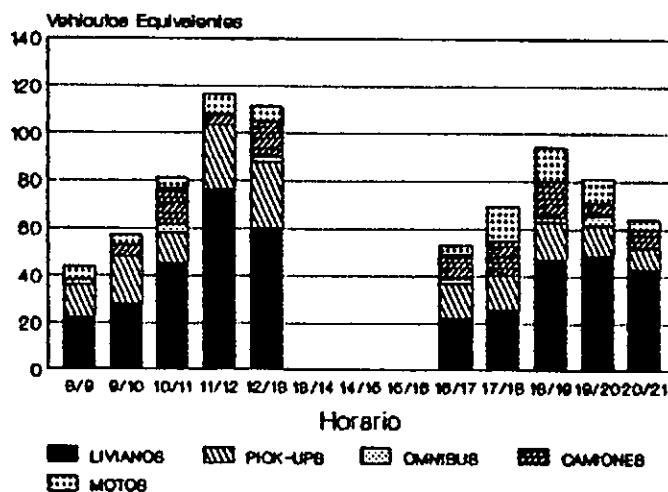
Calle : Avellaneda Fecha : 18/04/90

## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES		PICK	MOTOS		TAXIS	TOTAL	TOTAL
	NOS	Total V.Eq.	Total V.Eq.	V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	p/sent	Amb./sent	
7:30 a 8:00	12	1	2	1	2.5	8	2	1.6		
8:00 a 9:00	21	1	2			14	7	5.6	1	43.6
9:30 a 10:00	15			1	2.5	11	3	2.4		57.3
10:00 a 11:00	44	2	4	6	15.0	13	5	4.0	1	81.0
11:30 a 12:00	41			1	2.5	15	6	4.8	1	116.7
12:00 a 13:00	58	1	2	6	15.0	28	8	6.4	2	111.4
15:30 a 16:00	9					1	2	1.6		
16:00 a 17:00	21	1	2	4	10.0	15	5	4.0	1	53.0
17:30 a 18:00	13			3	7.5	8	10	8.0	1	69.5
18:00 a 19:00	45	1	2	6	15.0	16	18	14.4	2	94.4
19:30 a 20:00	23	1	2	1	2.5	6	5	4.8		81.1
20:00 a 21:00	43			3	7.5	9	6	4.8		64.3

Resumen para horas pico :

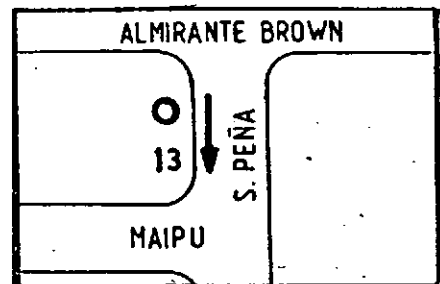
Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omibus	Camiones	Motos
11:00 a 12:00	116.7	89.1%		1.6%	9.4%
18:00 a 19:00	94.4	69.3%	1.1%	6.8%	20.5%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 13 Sentido Contrario : -

Calle : Saenz Peña Fecha : 18/04/90

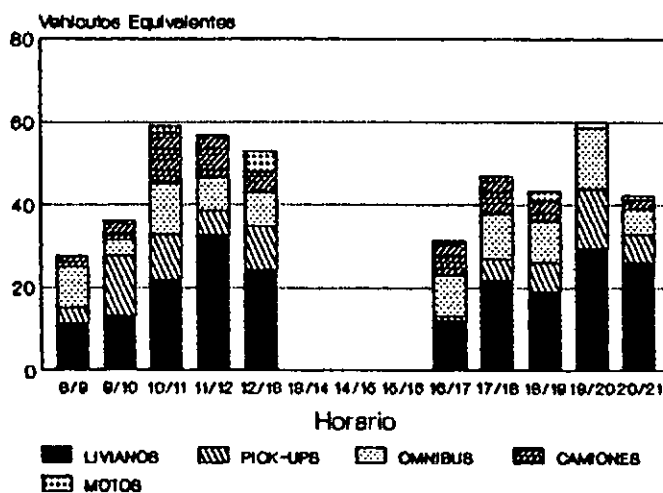


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

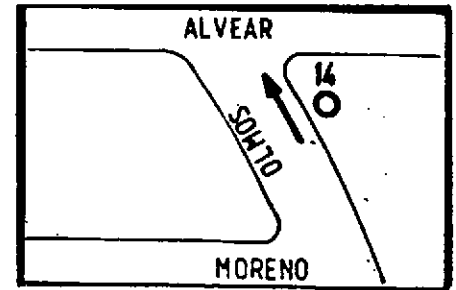
Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES		PICK	MOTOS		TAXIS	TOTAL	TOTAL	
	NOS	Total V.Eq.	Total V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	-	p/sent	Amb./sent		
7:30 a 8:00	5	6	12			7					
8:00 a 9:00	10	5	10	1	2.5	4		1	27.5	27.5	
9:30 a 10:00	7	1	2	1	2.5	8			36.1	36.1	
10:00 a 11:00	21	6	12	5	12.5	11	2	1.6	1	59.1	59.1
11:30 a 12:00	15	2	4	2	5.0	3			1	56.8	56.8
12:00 a 13:00	24	4	8	2	5.0	11	6	4.8		52.8	52.8
15:30 a 16:00	4	3	6			1	2	1.6			
16:00 a 17:00	11	5	10	3	7.5	1	1	0.8	1	31.3	31.3
17:30 a 18:00	11	3	6	2	5.0	3			1	46.8	46.8
18:00 a 19:00	17	5	10	2	5.0	7	3	2.4	2	43.4	43.4
19:30 a 20:00	15	4	8			8	1	0.8	1	60.0	60.0
20:00 a 21:00	26	3	6	1	2.5	7	1	0.8		42.3	

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibuss	Camiones	Motos
10:00 a 11:00	59.1	71.7%	13.0%	10.9%	4.3%
19:00 a 20:00	60	79.3%	13.8%		3.4%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE



Puesto Nro : 14 Sentido Contrario : -

Calle : Vicente Olmos

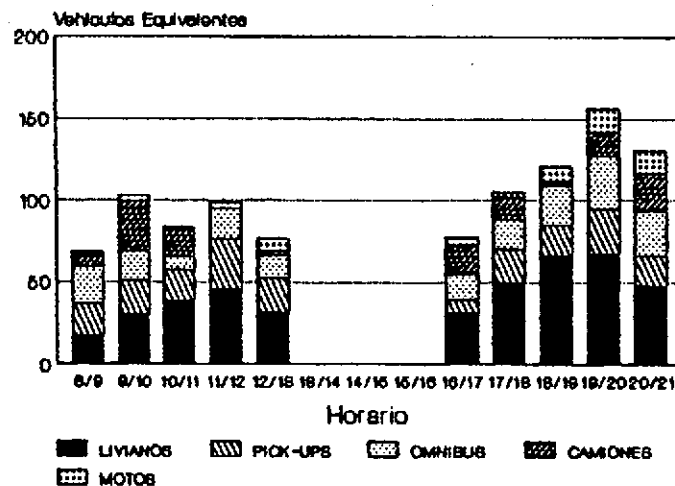
Fecha : 18/04/90

## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA		OMNIBUS		CAMIONES		PICK		MOTOS		TAXIS		TOTAL
	NOS	Total	V.Eq.	Total	V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	-	p/sent	Amb./sent		
7:30 a 8:00	6	4	8				6	1	0.8				
8:00 a 9:00	12	11	22	3	7.5	20	2	1.6	5	62.1		68.1	
9:30 a 10:00	16	5	10	7	17.5	11	2	1.6	1	102.7		102.7	
10:00 a 11:00	36	4	8	7	17.5	19	2	1.6	2	84.1		84.1	
11:30 a 12:00	23	5	10			16	2	1.6	1	98.4		98.4	
12:00 a 13:00	29	7	14	1	2.5	21	10	8.0	2	76.5		76.5	
15:30 a 16:00	9	4	8	2	5.0	3	4	3.2	2				
16:00 a 17:00	27	8	16	7	17.5	8	6	4.8	4	77.3		77.3	
17:30 a 18:00	23	5	10	3	7.5	11	2	1.6	4	105.0		105.0	
18:00 a 19:00	61	12	24	1	2.5	19	11	8.8	5	120.3		120.3	
19:30 a 20:00	29	9	18	3	7.5	15	10	8.0	7	156.8		156.8	
20:00 a 21:00	40	14	28	9	22.5	18	18	14.4	8	130.9			

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibus	Camiones	Motos
9:00 a 10:00	102.7	66.7%	11.9%	16.7%	4.8%
19:00 a 20:00	156.8	60.3%	12.3%	4.1%	13.7%

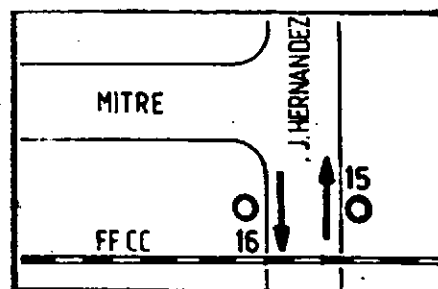




# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 15 Sentido Contrario : Puesto Nro 16

Calle : Rivadavia Fecha : 18/04/90

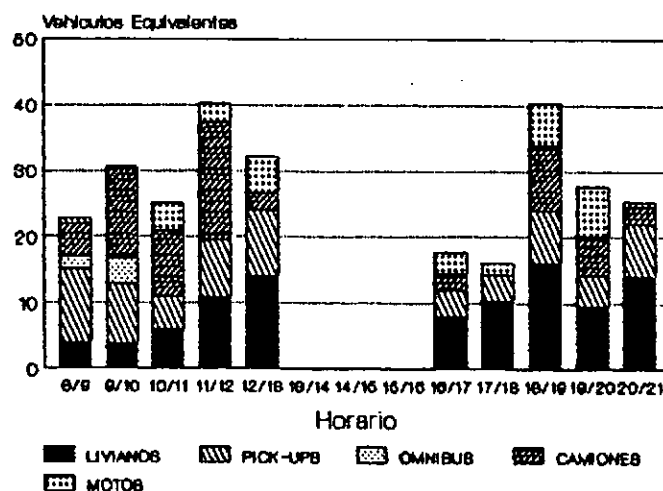


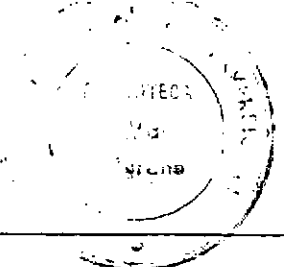
## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES		PICK	MOTOS		TAXIS	TOTAL	TOTAL
	NDS	Total V.Eq.	Total V.Eq.	V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	-	p/sent	Amb./sent
7:30 a 8:00	5				7	1	0.8			
8:00 a 9:00	4	1	2	2	5.0	11	1	0.8	22.8	47.2
9:30 a 10:00	2	1	2	3	7.5	5			30.5	66.3
10:00 a 11:00	6		4	10.0	5	5	4.0		25.0	56.1
11:30 a 12:00	6		4	10.0	5	2	1.6		40.2	83.7
12:00 a 13:00	14		1	2.5	10	7	5.6		32.1	64.1
15:30 a 16:00	7				5	1	0.8			
16:00 a 17:00	8		1	2.5	4	4	3.2		17.7	39.2
17:30 a 18:00	5				2	1	0.8		16.1	34.4
18:00 a 19:00	16		4	10.0	8	8	6.4		40.4	83.0
19:30 a 20:00	4		1	2.5	2	4	3.2		27.7	59.8
20:00 a 21:00	14		1	2.5	8	1	0.8		25.3	39.3

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibuss	Camiones	Motos
11:00 a 12:00	40.2	64.7%		23.5%	11.8%
18:00 a 19:00	40.4	66.7%		11.1%	22.2%

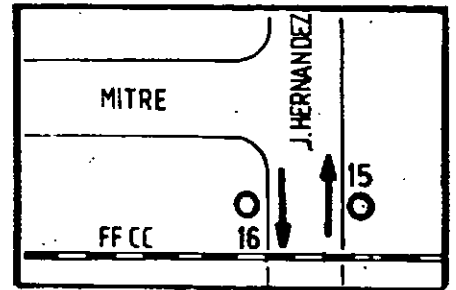




# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 16 Sentido Contrario : Puesto Nro 15

Calle : Rivadavia Fecha : 18/04/90

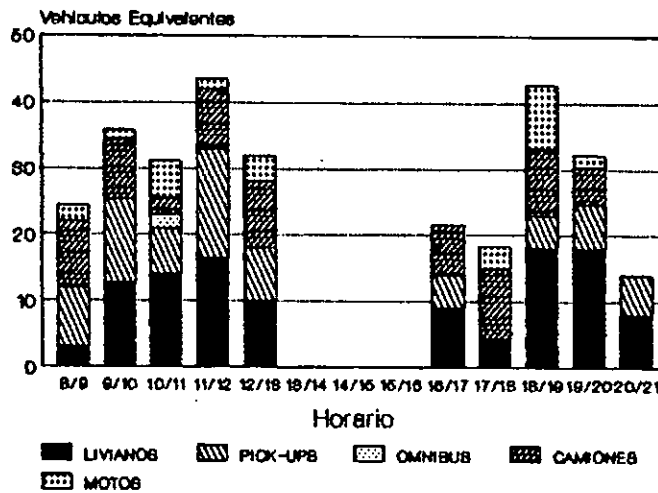


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA		OMNIBUS		CAMIONES		PICK		MOTOS		TAXIS		TOTAL	TOTAL
	NGS	Total	Total	V.Eq.	Total	V.Eq.	UPS	Tot.	Total	V.Eq.	-	p/sent	Amb./sent	
7:30 a 8:00	4				1	2.5	4	2	1.6					
8:00 a 9:00	2				4	10.0	9	3	2.4	1	24.4		47.2	
9:30 a 10:00	7				2	5.0	7	1	0.8		35.8		66.3	
10:00 a 11:00	14	1	2		1	2.5	7	7	5.6		31.1		56.1	
11:30 a 12:00	9				2	5.0	9	1	0.8		43.5		83.7	
12:00 a 13:00	9				4	10.0	8	5	4.0	1	32.0		64.1	
15:30 a 16:00	6				1	2.5	6	2	1.6					
16:00 a 17:00	9				3	7.5	5				21.5		39.2	
17:30 a 18:00	2				2	5.0		2	1.6		18.3		34.4	
18:00 a 19:00	18				4	10.0	5	12	9.6		42.6		63.0	
19:30 a 20:00	8				1	2.5	3	1	0.8		32.1		59.8	
20:00 a 21:00	8						6				14.0		39.3	

Resumen para horas pico :

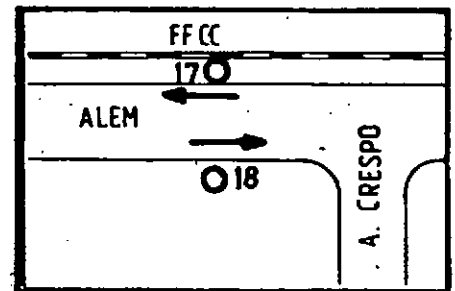
Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibuss	Camiones	Motos
11:00 a 12:00	43.5	85.7%	9.5%	4.8%	
18:00 a 19:00	42.6	59.0%	10.3%	30.8%	



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 17 Sentido Contrario : Puesto Nro 18

Calle : Leandro N. Alem Fecha : 18/04/90

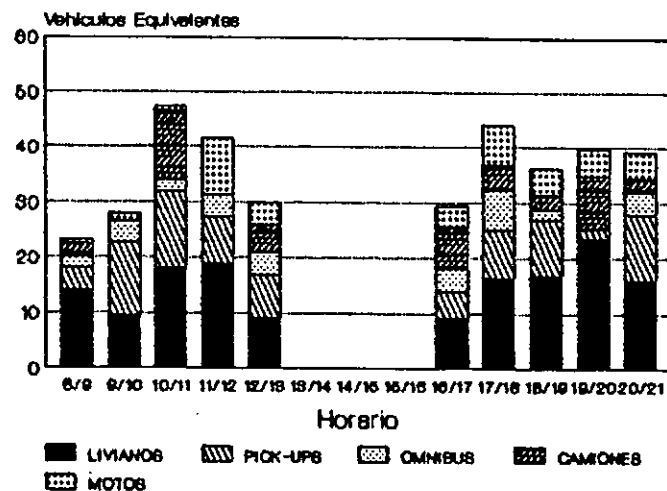


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES		PICK	MOTOS		TAXIS TOTAL	TOTAL
	NOS	Total V.Eq.	Total V.Eq.	V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	p/sent	Ans./sent
7:30 a 8:00	8		2	5.0	1	1	0.8		
8:00 a 9:00	13	1	2	2.5	4	1	0.8	1	23.3
9:30 a 10:00	5	1	2		7	1	0.8		28.0
10:00 a 11:00	18	1	2	5	12.5	14	1	0.8	47.3
11:30 a 12:00	9	1	2		4	6	4.8		41.5
12:00 a 13:00	9	2	4	2	5.0	8	5	4.0	30.0
15:30 a 16:00	4	1	2	2	5.0	5	4	3.2	
16:00 a 17:00	9	2	4	3	7.5	5	5	4.0	29.5
17:30 a 18:00	9	2	4	1	2.5	5	5	4.0	44.1
18:00 a 19:00	17	1	2	1	2.5	10	6	4.8	36.3
19:30 a 20:00	12			2	5.0	1	3	2.4	39.7
20:00 a 21:00	16	2	4	1	2.5	12	6	4.8	39.3

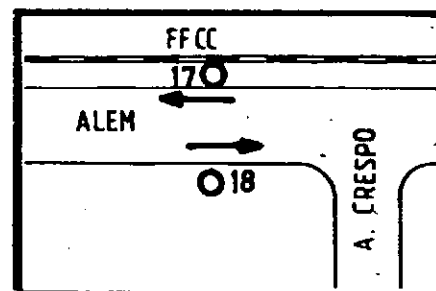
Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibus	Camiones	Motos
10:00 a 11:00	47.3	82.1%	2.6%	12.8%	2.6%
17:00 a 18:00	44.1	63.6%	9.1%	4.5%	22.7%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 18 Sentido Contrario : Puesto Nro 17  
Calle : Leandro N. Alem Fecha : 18/04/90

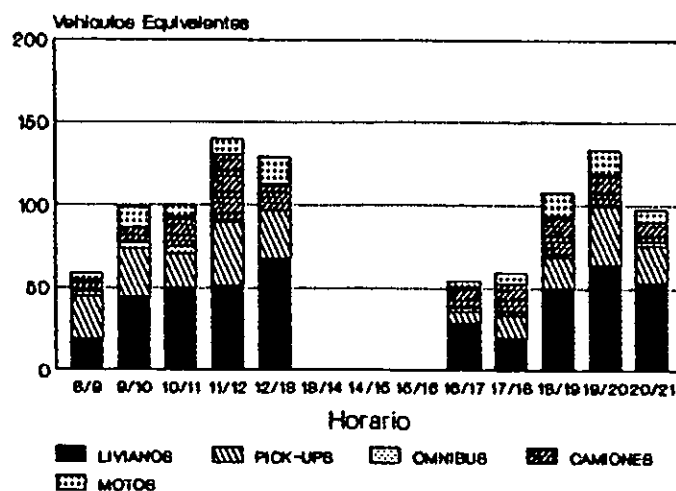


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES		PICK	MOTOS		TAXIS	TOTAL	TOTAL	
	NOS	Total V.Eq.	Total V.Eq.	V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	-	p/sent	Aab./sent	
7:30 a 8:00	17	2	4	6	15.0	11	4	3.2			
8:00 a 9:00	18	1	2	3	7.5	26	5	4.0	1	58.5	81.8
9:30 a 10:00	24	1	2	2	5.0	17	9	7.2	1	98.9	126.9
10:00 a 11:00	50	2	4	7	17.5	21	10	8.0		100.5	147.8
11:30 a 12:00	28			9	22.5	21	6	4.8		139.6	181.1
12:00 a 13:00	66			6	15.0	30	21	16.8	1	128.8	158.8
15:30 a 16:00	13			1	2.5	4	2	1.6			
16:00 a 17:00	28	1	2	5	12.5	7	5	4.0	1	54.5	84.0
17:30 a 18:00	10			4	10.0	7	4	3.2		58.9	103.0
18:00 a 19:00	49	1	2	9	22.5	19	18	14.4	1	107.9	144.2
19:30 a 20:00	34			4	10.0	19	10	8.0		133.5	173.2
20:00 a 21:00	53	1	2	5	12.5	23	9	7.2		97.7	137.0

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibus	Camiones	Motos
11:00 a 12:00	139.6	76.6%		14.1%	9.4%
19:00 a 20:00	133.5	79.1%		6.0%	14.9%

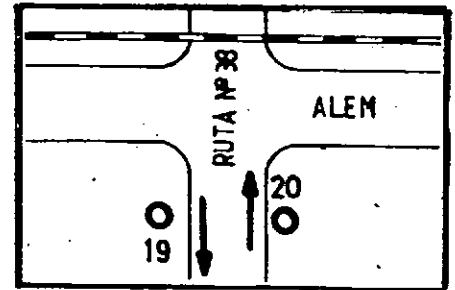


# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 19 Sentido Contrario : Puesto Nro 20

Calle : R. Nac. Nro. 38

Fecha : 18/04/90

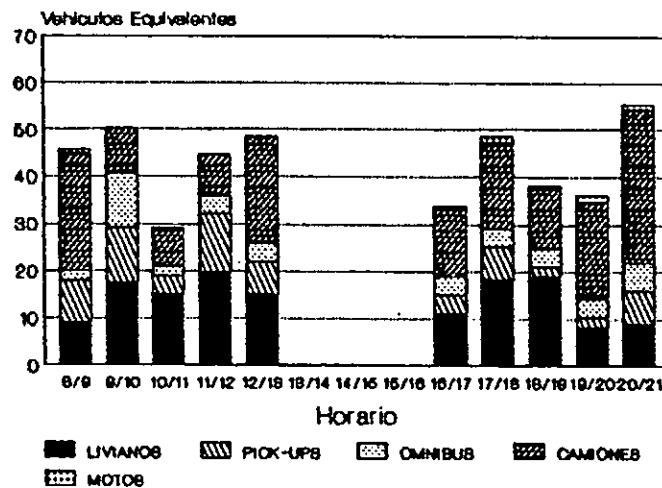


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES		PICK	MOTOS		TAXIS	TOTAL	TOTAL	
	NDS	Total	Total	V.Eq.	Total	V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	- p/sent	Amb./sent
7:30 a 8:00	7						2				
8:00 a 9:00	9	1	2	10	25.0	9	1	0.6	45.8	67.6	
9:30 a 10:00	9	3	6	2	5.0	6			50.5	89.7	
10:00 a 11:00	15	1	2	3	7.5	4	1	0.8	29.3	63.1	
11:30 a 12:00	11	1	2	2	5.0	7			44.8	101.7	
12:00 a 13:00	15	2	4	9	22.5	7			48.5	77.1	
15:30 a 16:00	7	1	2	2	5.0	4					
16:00 a 17:00	11	2	4	6	15.0	4			34.0	61.5	
17:30 a 18:00	10	1	2	4	10.0	4	1	0.8	48.7	120.5	
18:00 a 19:00	18	2	4	5	12.5	2	1	0.8	1 38.3	97.8	
19:30 a 20:00	4	1	2	4	10.0	1	1	0.8	36.3	88.1	
20:00 a 21:00	9	3	6	13	32.5	7	1	0.8	55.3	101.4	

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Danibus	Camiones	Motos
9:00 a 10:00	50.5	75.0%	15.0%	10.0%	
20:00 a 21:00	55.3	48.5%	9.1%	39.4%	3.0%

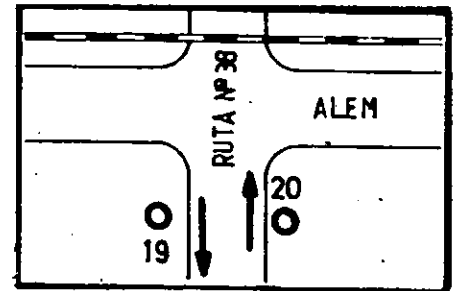


# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 20 Sentido Contrario : Puesto Nro 19

Calle : R. Nac. Nro. 38

Fecha : 18/04/90

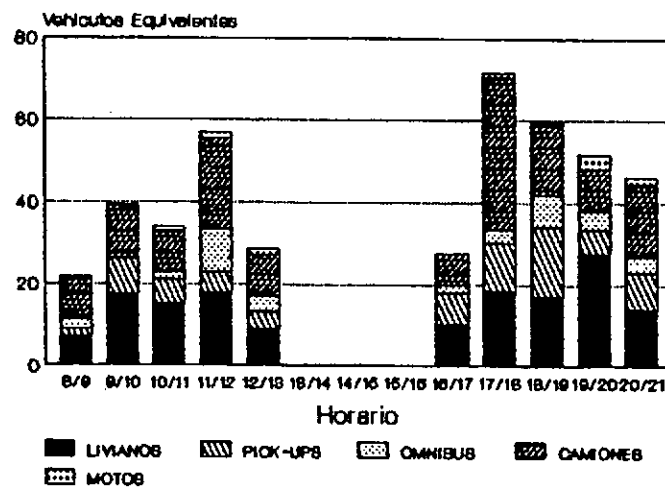


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS		CAMIONES		PICK	MOTOS		TAXIS	TOTAL	TOTAL
	NOS	Total	V.Eq.	Total	V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	-	p/sent	Amb./sent
7:30 a 8:00	3	1	2	5	12.5		1	0.8			
8:00 a 9:00	7	1	2	4	10.0	2	1	0.8		21.8	67.6
9:30 a 10:00	10			3	7.5	5				39.2	89.7
10:00 a 11:00	15	1	2	4	10.0	6	1	0.8		33.8	63.1
11:30 a 12:00	10	3	6	5	12.5	3	1	0.8		56.9	101.7
12:00 a 13:00	9	2	4	4	10.0	4	2	1.6		28.6	77.1
15:30 a 16:00	9	2	4	1	2.5	3					
16:00 a 17:00	10	1	2	3	7.5	8				27.5	61.5
17:30 a 18:00	11	1	2	9	22.5	7	1	0.8		71.8	120.5
18:00 a 19:00	17	4	8	7	17.5	17				59.5	97.8
19:30 a 20:00	13	1	2	2	5.0	3	2	1.6		51.8	83.1
20:00 a 21:00	14	2	4	7	17.5	9	2	1.6		46.1	101.4

Resumen para horas pico :

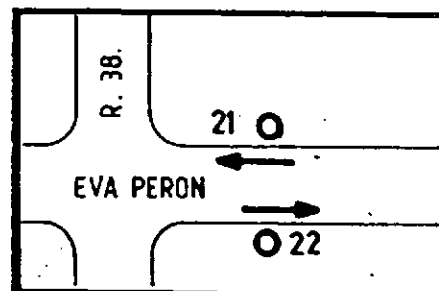
Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibus	Camiones	Motos
11:00 a 12:00	56.9	59.1%	13.6%	22.7%	4.5%
17:00 a 18:00	71.8	62.1%	3.4%	31.0%	3.4%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 21 Sentido Contrario : Puesto Nro 22

Calle : Avda. Eva Peron Fecha : 18/04/90

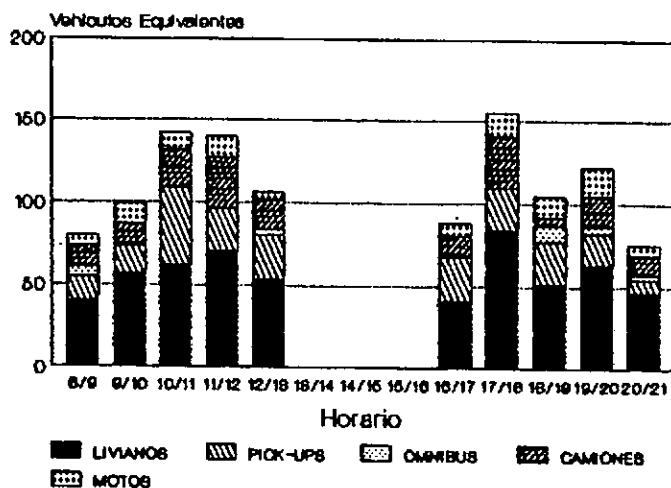


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS		CAMIONES		PICK	MOTOS		TAXIS	TOTAL	TOTAL
	NOS	Total	V.Eq.	Total	V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	-	p/sent	Ab./sent
7:30 a 8:00	22			4	10.0	12	9	7.2			
8:00 a 9:00	39	3	6	5	12.5	15	8	6.4	1	79.9	166.1
9:30 a 10:00	30			3	7.5	9	8	6.4		99.3	195.7
10:00 a 11:00	61			9	22.5	47	13	10.4	1	141.9	255.2
11:30 a 12:00	35			6	15.0	13	8	6.4		139.6	308.3
12:00 a 13:00	53	2	4	7	17.5	27	6	4.8		106.3	239.5
15:30 a 16:00	18			3	7.5	6	7	5.6	1		
16:00 a 17:00	41			5	12.5	27	9	7.2		87.7	157.8
17:30 a 18:00	47			7	17.5	15	10	8.0	1	154.7	233.0
18:00 a 19:00	51	5	10	2	5.0	26	16	12.8		104.8	197.1
19:30 a 20:00	33	1	2	4	10.0	10	11	8.8		121.9	258.4
20:00 a 21:00	45	1	2	5	12.5	9	7	5.6	1	75.1	167.3

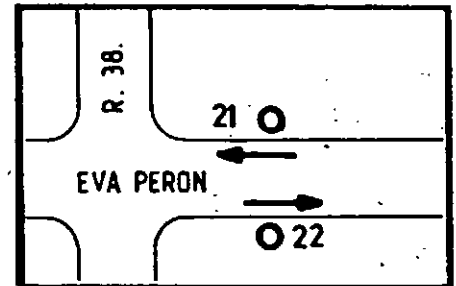
Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omibus	Camiones	Motos
10:00 a 11:00	141.9	83.2%		6.9%	9.9%
17:00 a 18:00	154.7	77.5%		8.8%	12.5%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 22 Sentido Contrario : Puesto Nro 21  
Calle : Avda. Eva Peron Fecha : 18/04/90

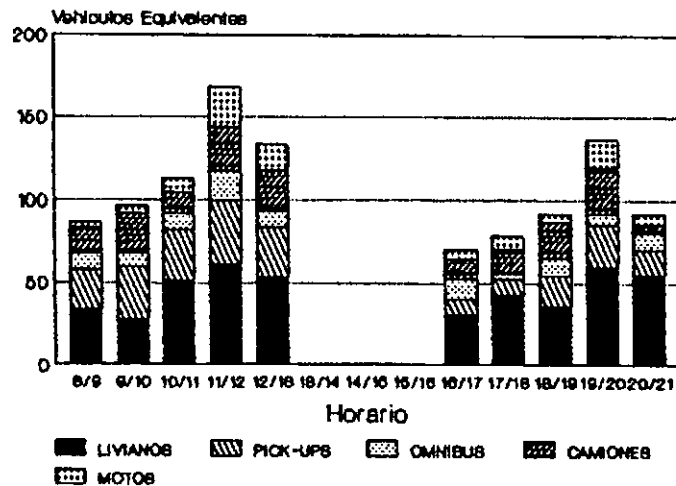


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES		PICK	MOTOS		TAXIS	TOTAL	TOTAL
	NOS	Total V.Eq.	Total V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	-	p/sent	Amb./sent	
7:30 a 8:00	20	2	4		6	4	3.2			
8:00 a 9:00	33	5	10	6	15.0	25	4	3.2	86.2	166.1
9:30 a 10:00	14	2	4	5	12.5	17	3	2.4	96.4	193.7
10:00 a 11:00	50	5	10	5	12.5	31	11	8.8	113.3	255.2
11:30 a 12:00	34	5	10	6	15.0	21	17	13.6	168.7	308.3
12:00 a 13:00	53	5	10	10	25.0	30	19	15.2	133.2	239.5
15:30 a 16:00	8	1	2			8	1	0.8		
16:00 a 17:00	29	6	12	5	12.5	10	7	5.6	70.1	157.8
17:30 a 18:00	22	1	2	3	7.5	5	5	4.0	78.3	233.0
18:00 a 19:00	36	5	10	9	22.5	19	6	4.8	92.3	197.1
19:30 a 20:00	33	2	4	6	15.0	14	12	9.6	136.5	258.4
20:00 a 21:00	55	5	10	2	5.0	15	9	7.2	92.2	167.3

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibus	Camiones	Motos
11:00 a 12:00	168.7	66.3%	6.0%	7.2%	20.5%
19:00 a 20:00	136.5	70.1%	3.0%	9.0%	17.9%



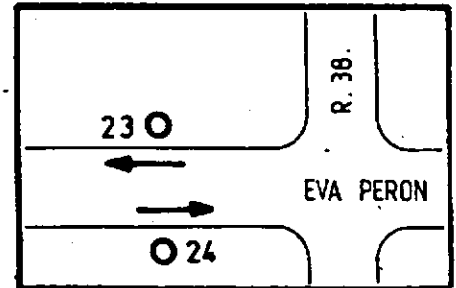


# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 23 Sentido Contrario : Puesto Nro 24

Calle : Avda. Eva Peron

Fecha : 18/04/90

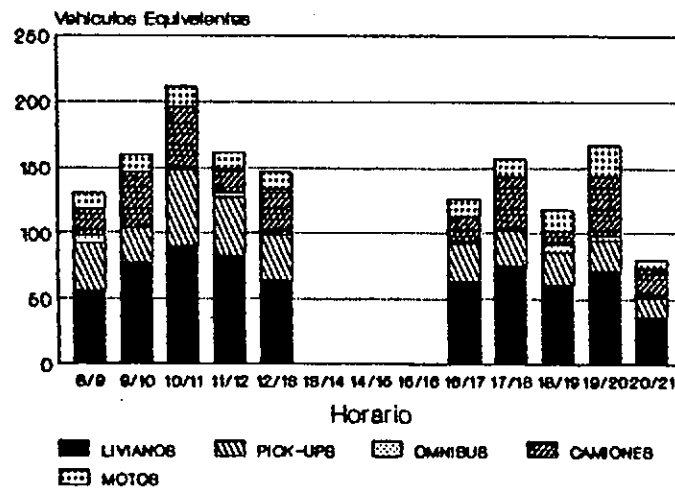


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES		PICK	MOTOS		TAXIS	TOTAL	TOTAL
	NDS	Total	V.Eq.	Total	V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	p/sent	Amb./sent
7:30 a 8:00	32			3	7.5	15	6	4.6		
8:00 a 9:00	56	3	6	8	20.0	36	15	12.0	130.0	234.8
9:30 a 10:00	41			9	22.5	14	9	7.2	159.6	268.3
10:00 a 11:00	89			19	47.5	58	20	16.0	1 211.5	352.9
11:30 a 12:00	37	1	2	3	7.5	20	7	5.6	161.0	283.7
12:00 a 13:00	64	1	2	13	32.5	35	16	12.8	146.3	330.9
15:30 a 16:00	30			3	7.5	12	12	9.6	1	
16:00 a 17:00	63	1	2	7	17.5	30	17	13.6	126.1	246.7
17:30 a 18:00	39	1	2	9	20.0	14	9	7.2	1 156.3	250.1
18:00 a 19:00	60	3	6	4	10.0	25	20	16.0	1 118.0	240.7
19:30 a 20:00	39	1	2	10	25.0	13	16	12.8	167.2	364.1
20:00 a 21:00	36	1	2	8	20.0	15	9	7.2	60.2	213.4

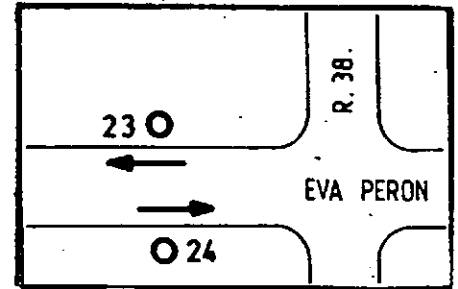
Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibuss	Camiones	Motos
10:00 a 11:00	211.5	79.1%		10.2%	10.7%
19:00 a 20:00	167.2	65.8%	1.3%	12.7%	20.3%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 24 Sentido Contrario : Puesto Nro 23  
Calle : Avda. Eva Peron Fecha : 18/04/90

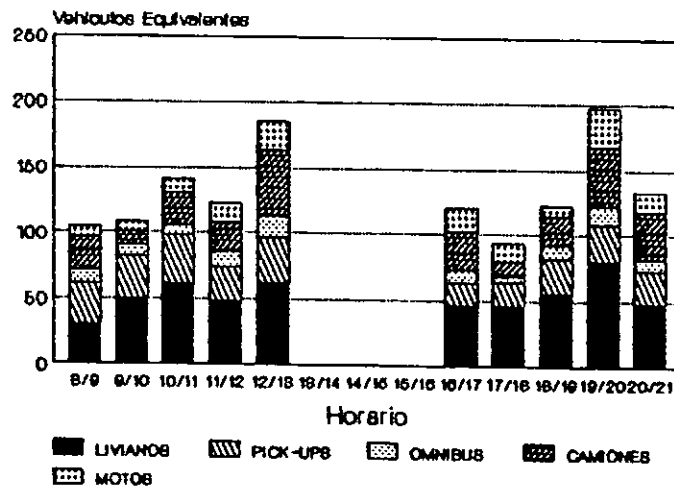


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES		PICK	MOTOS		TAXIS	TOTAL	TOTAL
	NGS	Total V.Eq.	Total V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	-	p/sent	Arb./sent	
7:30 a 8:00	20	3	6	5	12.5	12	5	4.0		
8:00 a 9:00	30	5	10	10	25.0	31	11	8.8	104.8	234.8
9:30 a 10:00	25	2	4	2	5.0	17	5	4.0	108.7	268.3
10:00 a 11:00	61	4	8	10	25.0	37	13	10.4	141.4	352.9
11:30 a 12:00	25	3	6	4	10.0	12	9	7.2	122.7	283.7
12:00 a 13:00	62	8	16	20	50.0	35	27	21.6	184.6	330.9
15:30 a 16:00	14	3	6	5	12.5	5	7	5.6		
16:00 a 17:00	45	5	10	12	30.0	17	22	17.6	1 120.6	246.7
17:30 a 18:00	21	1	2	2	5.0	8	8	6.4	93.8	250.1
18:00 a 19:00	56	5	10	9	22.5	27	9	7.2	122.7	240.7
19:30 a 20:00	41	4	8	10	25.0	16	21	16.8	4 196.9	364.1
20:00 a 21:00	46	5	10	14	35.0	25	19	15.2	2 133.2	213.4

Resumen para horas pico :

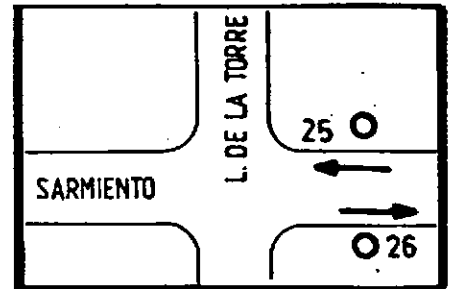
Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibuss	Camiones	Motos
12:00 a 13:00	184.6	63.8%	5.3%	13.2%	17.8%
19:00 a 20:00	196.9	59.4%	4.2%	10.4%	21.9%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 25 Sentido Contrario : Puesto Nro 26

Calle : Sarmento Fecha : 18/04/90

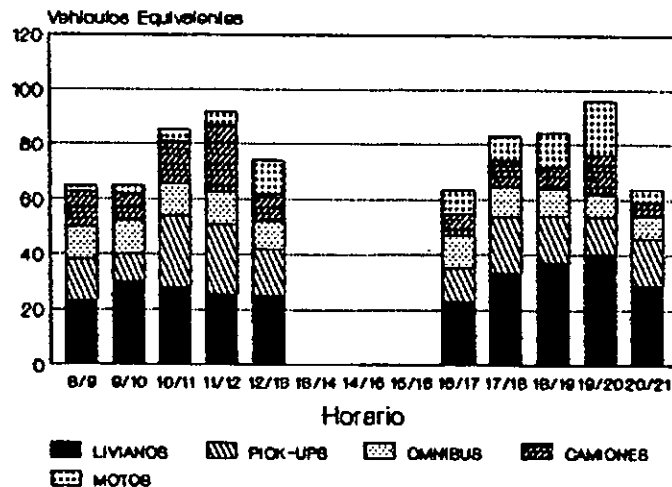


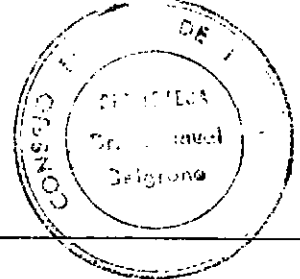
## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA NDS	OMNIBUS Total V.Eq.	CAMIONES Total V.Eq.	PICK UPS	MOTOS Tot. V.Eq.	TAXIS	TOTAL p/sent	TOTAL Amb./sent	
7:30 a 8:00	14	2	4	2	5.0	13	4	3.2	
8:00 a 9:00	23	6	12	5	12.5	15	3	2.4	64.9
9:30 a 10:00	15	3	6	2	5.0	5	2	1.6	65.1
10:00 a 11:00	27	6	12	6	15.0	26	5	4.0	1
11:30 a 12:00	13	3	6	5	12.5	13	3	2.4	85.0
12:00 a 13:00	25	5	10	4	10.0	17	15	12.0	91.6
15:30 a 16:00	9	2	4	1	2.5	6	4	3.2	74.0
16:00 a 17:00	23	6	12	3	7.5	12	11	8.8	63.3
17:30 a 18:00	18	3	6	2	5.0	11	6	4.8	83.0
18:00 a 19:00	37	5	10	3	7.5	17	16	12.8	84.3
19:30 a 20:00	21	2	4	3	7.5	7	13	10.4	95.9
20:00 a 21:00	29	4	8	2	5.0	17	6	4.8	63.8

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibus	Camiones	Motos
11:00 a 12:00	91.6	70.3%	8.1%	13.5%	8.1%
19:00 a 20:00	95.9	60.9%	4.3%	6.5%	28.3%



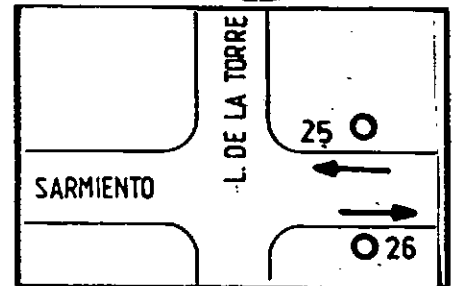


# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 26 Sentido Contrario : Puesto Nro 25

Calle : Sarmiento

Fecha : 18/04/90

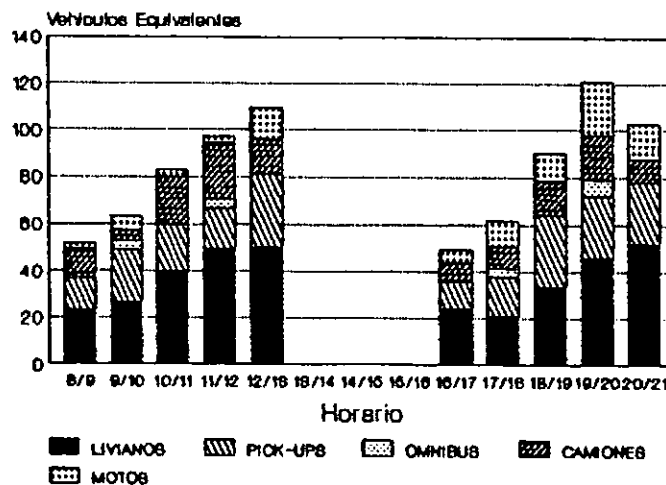


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA NGS	OMNIBUS		CAMIONES		PICK UPS	MOTOS		TAXIS	TOTAL p/sent	TOTAL Arb./sent
		Total	V.Eq.	Total	V.Eq.		Tot.	V.Eq.			
7:30 a 8:00	16			1	2.5	5	3	2.4			
8:00 a 9:00	22			5	12.5	14	3	2.4	1	51.9	116.8
9:30 a 10:00	14	1	2	1	2.5	12	4	3.2		63.5	128.6
10:00 a 11:00	39			8	20.0	20	4	3.2	1	83.2	166.2
11:30 a 12:00	26	1	2	5	12.5	9	2	1.6		97.5	189.1
12:00 a 13:00	50			6	15.0	31	17	13.6		109.6	183.6
15:30 a 16:00	6					10	1	0.8			
16:00 a 17:00	24			3	7.5	12	8	6.4		49.9	113.2
17:30 a 18:00	11	1	2	2	5.0	9	7	5.6		61.4	144.4
18:00 a 19:00	32			6	15.0	30	14	11.2	2	90.2	174.5
19:30 a 20:00	25	2	4	4	10.0	14	16	12.8		121.3	217.2
20:00 a 21:00	52			4	10.0	26	19	15.2		103.2	167.0

Resumen para horas pico :

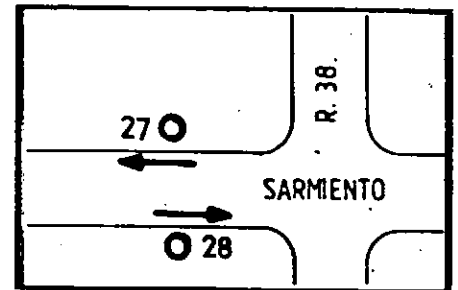
Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Danibus	Camiones	Motos
12:00 a 13:00	109.6	77.9%		5.8%	16.3%
19:00 a 20:00	121.3	63.9%	3.3%	6.6%	26.2%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 27 Sentido Contrario : Puesto Nro 28

Calle : Sarmiento Fecha : 18/04/90

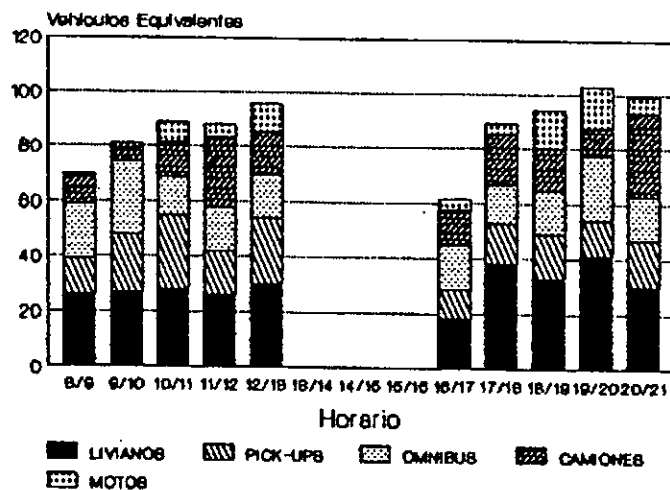


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA NDS	OMNIBUS Total V.Eq.	CAMIONES Total V.Eq.	PICK UPS	MOTOS Tot. V.Eq.	TAXIS	TOTAL p/sent	TOTAL Amb./sent
7:30 a 8:00	12	4	8	2	5.0	12	5	4.0
8:00 a 9:00	24	10	20	4	10.0	13	1	0.8
9:30 a 10:00	14	7	14	1	2.5	11	1	0.8
10:00 a 11:00	27	7	14	5	12.5	27	9	7.2
11:30 a 12:00	13	4	8	5	12.5	8	3	2.4
12:00 a 13:00	30	8	16	6	15.0	24	13	10.4
15:30 a 16:00	6	3	6	1	2.5	7	2	1.6
16:00 a 17:00	18	8	16	5	12.5	11	5	4.0
17:30 a 18:00	21	4	8	4	10.0	8	3	2.4
18:00 a 19:00	33	8	16	6	15.0	16	18	14.4
19:30 a 20:00	21	6	12	2	5.0	7	10	8.0
20:00 a 21:00	29	8	16	12	30.0	17	8	6.4
						1	99.4	266.3

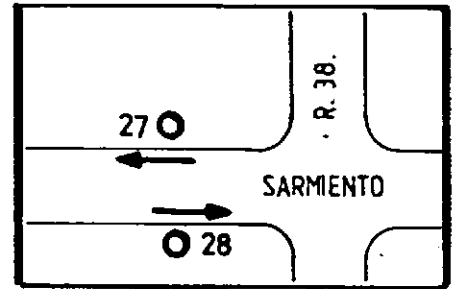
Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Ganibuss	Camiones	Motos
12:00 a 13:00	95.4	66.7%	9.9%	7.4%	16.0%
19:00 a 20:00	103.1	60.9%	13.0%	4.3%	21.7%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 28 Sentido Contrario : Puesto Nro 27  
Calle : Sarmento Fecha : 18/04/90

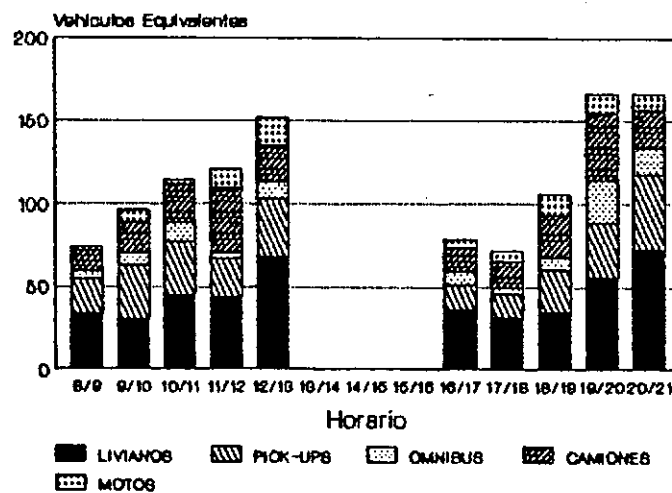


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES		PICK	MOTOS		TAXIS	TOTAL	TOTAL
	NOS	Total	V.Eq.	Total	V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	p/sent	Amb./sent
7:30 a 8:00	20	1	2	2	5.0	6	2	1.6		
8:00 a 9:00	33	2	4	5	12.5	22	3	2.4	73.9	143.7
9:30 a 10:00	16	2	4	4	10.0	18	5	4.0	95.5	177.4
10:00 a 11:00	44	6	12	9	22.5	32	4	3.2	114.7	203.4
11:30 a 12:00	22	1	2	8	20.0	12	7	5.6	121.1	209.1
12:00 a 13:00	68	5	10	9	22.5	35	21	16.8	152.3	247.7
15:30 a 16:00	17	1	2	3	7.5	12	3	2.4		
16:00 a 17:00	36	4	8	6	15.0	15	6	4.8	78.8	140.3
17:30 a 18:00	15	1	2	3	7.5	7	4	3.2	71.8	161.3
18:00 a 19:00	34	4	8	10	25.0	25	16	12.8	105.8	200.2
19:30 a 20:00	31	7	14	9	22.5	19	9	7.2	167.0	270.1
20:00 a 21:00	71	8	16	9	22.5	46	13	10.4	166.9	266.3

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibus	Camiones	Motos
12:00 a 13:00	152.3	74.6%	3.6%	6.5%	15.2%
19:00 a 20:00	167	66.7%	9.3%	12.0%	12.0%

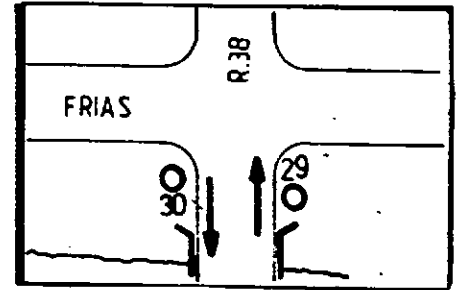


# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 29 Sentido Contrario : Puesto Nro 30

Calle : R. Nac. Nro. 38

Fecha : 18/04/90

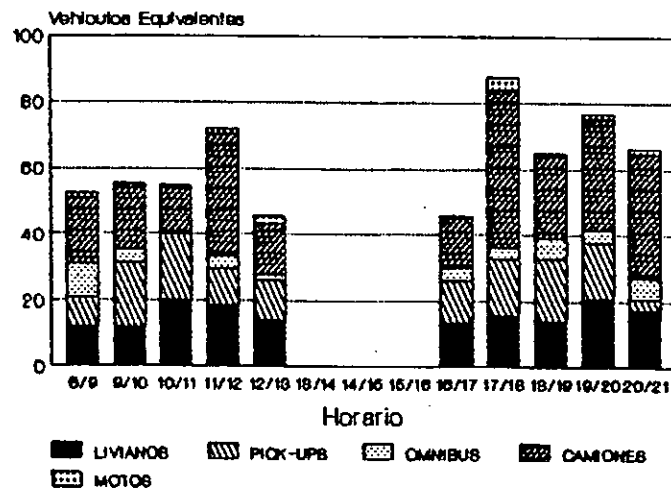


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA		OMNIBUS		CAMIONES		PICK		MOTOS		TAXIS	TOTAL	TOTAL
	NGS	Total	Total	V.Eq.	Total	V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	p/sent			
7:30 a 8:00	9	4	8	7	17.5	10	1	0.8					
8:00 a 9:00	12	5	10	8	20.0	9	2	1.6			52.6	125.4	
9:30 a 10:00	6	1	2	4	10.0	10					55.2	116.2	
10:00 a 11:00	20			6	15.0	20					55.0	110.5	
11:30 a 12:00	10	1	2	8	20.0	6	1	0.8			72.0	136.6	
12:00 a 13:00	14	1	2	6	15.0	12	3	2.4			45.4	117.2	
15:30 a 16:00	12			3	7.5	7							
16:00 a 17:00	13	2	4	6	15.0	13	1	0.8			45.8	106.6	
17:30 a 18:00	9	1	2	11	27.5	10	3	2.4			87.6	145.5	
18:00 a 19:00	14	3	6	10	25.0	19	1	0.8			64.8	106.8	
19:30 a 20:00	11	1	2	7	17.5	9	1	0.8			76.7	123.1	
20:00 a 21:00	17	3	6	15	37.5	4	2	1.6			66.1	140.2	

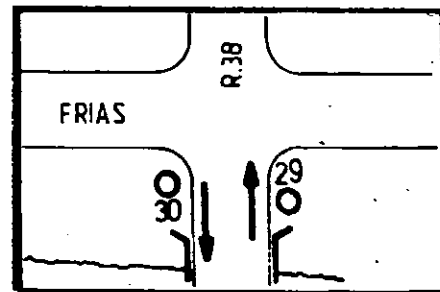
Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibus	Camiones	Motos
11:00 a 12:00	72	61.5%	3.8%	30.8%	3.8%
17:00 a 18:00	87.8	55.9%	2.9%	32.4%	8.8%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 30      Sentido Contrario : Puesto Nro 29  
Calle : R. Nac. Nro. 38      Fecha : 18/04/90

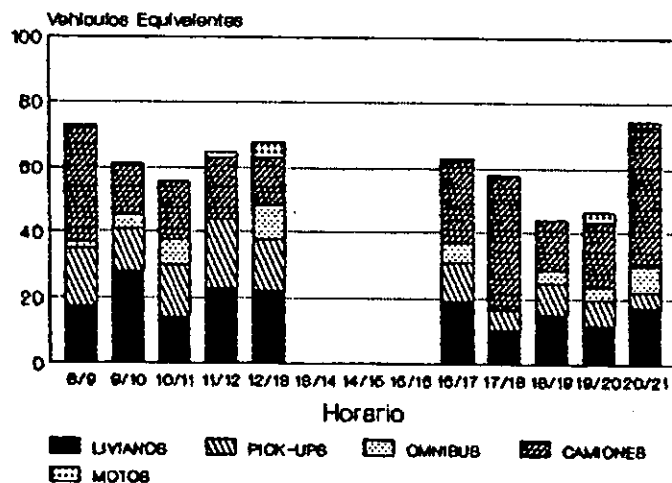


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS		CAMIONES		PICK		MOTOS		TAXIS	TOTAL	TOTAL
	NOS	Total	V.Eq.	Total	V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	-	p/sent	Amb./sent	
7:30 a 8:00	11	1	2	9	22.5	13	1	0.8				
8:00 a 9:00	17	1	2	14	35.0	18	1	0.8		72.8		125.4
9:30 a 10:00	13	1	2	3	7.5	6				61.0		116.2
10:00 a 11:00	14	4	8	7	17.5	16				55.5		110.5
11:30 a 12:00	12			4	10.0	11	1	0.8		64.6		136.6
12:00 a 13:00	22	5	10	6	15.0	16	6	4.8		67.8		113.2
15:30 a 16:00	11	1	2	6	15.0	4	1	0.8				
16:00 a 17:00	19	3	6	10	25.0	12	1	0.8		62.8		108.6
17:30 a 18:00	5			8	20.0	3				57.7		145.5
18:00 a 19:00	15	2	4	6	15.0	10				44.0		108.8
19:30 a 20:00	6	1	2	4	10.0	4	2	1.6		45.4		123.1
20:00 a 21:00	17	4	8	17	42.5	5	2	1.6		74.1		140.2

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibuss	Camiones	Motos
8:00 a 9:00	72.8	68.6%	2.0%	27.5%	2.0%
20:00 a 21:00	74.1	48.9%	8.9%	37.8%	4.4%

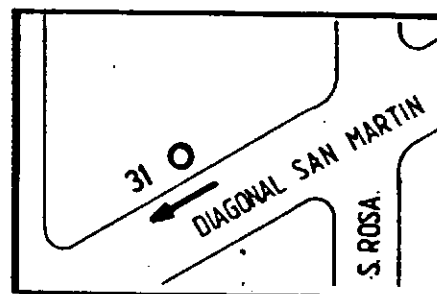




# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 31 Sentido Contrario : -

Calle : Diag. San Martin Fecha : 18/04/90

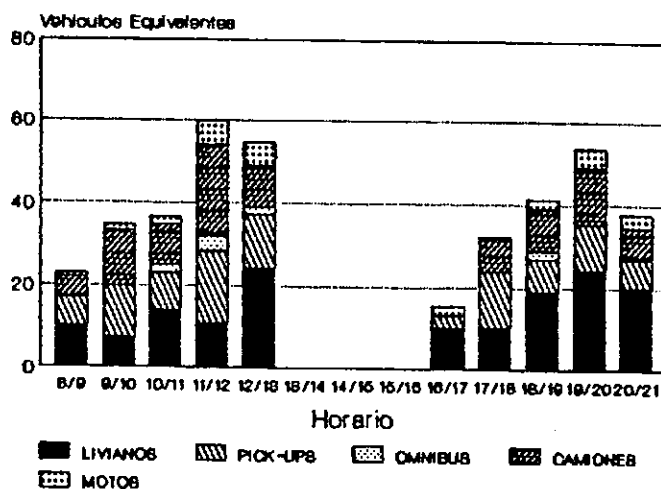


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

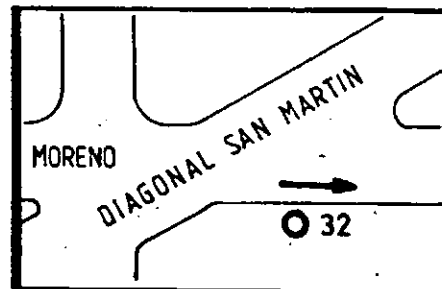
Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES		PICK	MOTOS		TAXIS	TOTAL	TOTAL
	NOS	Total V.Eq.	Total	V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	-	p/sent	Amb./sent
7:30 a 8:00	5	1		2			9			
8:00 a 9:00	10				2	5.0	7	1	0.8	22.8
9:30 a 10:00	4				3	7.5	7	1	0.8	34.7
10:00 a 11:00	14	1		2	4	10.0	9	2	1.6	36.6
11:30 a 12:00	6	1		2	5	12.5	10	4	3.2	59.7
12:00 a 13:00	24	1		2	4	10.0	13	7	5.6	54.6
15:30 a 16:00	7				2	5.0	5	2	1.6	
16:00 a 17:00	9						3	3	2.4	15.4
17:30 a 18:00	6				2	5.0	6			32.4
18:00 a 19:00	15	1		2	4	10.0	8	3	2.4	41.4
19:30 a 20:00	13				3	7.5	6	3	2.4	53.7
20:00 a 21:00	20				3	7.5	7	4	3.2	37.7

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibuss	Camiones	Motos
11:00 a 12:00	59.7	61.5%	3.8%	19.2%	15.4%
19:00 a 20:00	53.7	76.0%		12.0%	12.0%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE



Puesto Nro : 32 Sentido Contrario : -

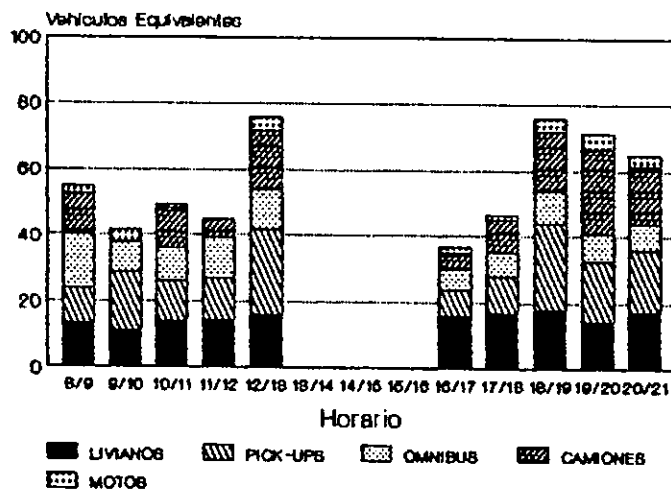
Calle : Moreno Fecha : 18/04/90

## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES		PICK	MOTOS		TAXIS	TOTAL	TOTAL
	NOS	Total V.Eq.	Total V.Eq.	V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	p/sent	Amb./sent	
7:30 a 8:00	8	2	4	1	2.5	5	2	1.6		
8:00 a 9:00	13	8	16	5	12.5	11	3	2.4	54.9	54.9
9:30 a 10:00	5	2	4			9	2	1.6	41.6	41.6
10:00 a 11:00	14	5	10	5	12.5	12	1	0.8	49.3	49.3
11:30 a 12:00	7	3	6	1	2.5	6			44.6	44.6
12:00 a 13:00	16	6	12	7	17.5	26	5	4.0	75.5	75.5
13:30 a 14:00	7	4	8	1	2.5	3	2	1.6		
16:00 a 17:00	16	3	6	2	5.0	8	2	1.6	36.6	36.6
17:30 a 18:00	9	2	4	2	5.0	6	1	0.8	46.4	46.4
18:00 a 19:00	18	5	10	7	17.5	26	5	4.0	75.5	75.5
19:30 a 20:00	7	2	4	5	12.5	9	3	2.4	71.2	71.2
20:00 a 21:00	17	4	8	7	17.5	19	4	3.2	64.7	

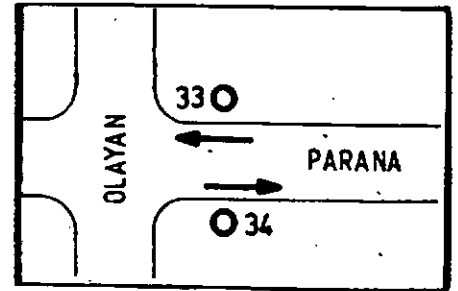
Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibus	Camiones	Motos
12:00 a 13:00	75.5	76.0%	10.0%	11.7%	8.3%
18:00 a 19:00	75.5	72.1%	8.2%	11.5%	8.2%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 33 Sentido Contrario : Pto. Nro.34  
Calle : Avda. H. Illia Fecha : 18/04/90

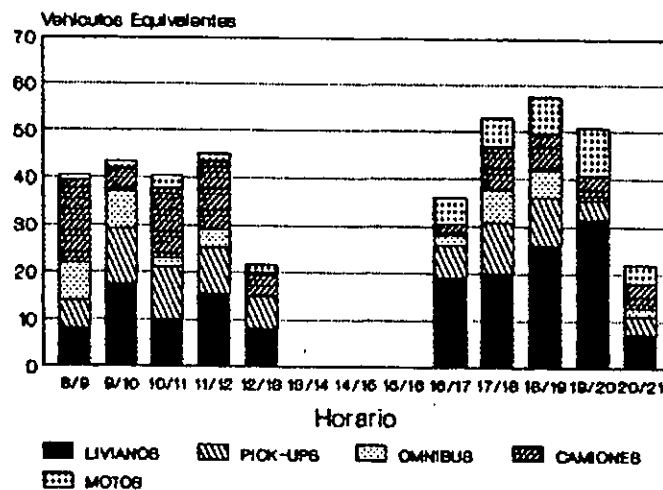


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES		PICK	MOTOS		TAXIS	TOTAL	TOTAL
	NOS	Total	V.Eq.	Total	V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	p/sent	Amb./sent
7:30 a 8:00	7			3	7.5	4	1	0.8		
8:00 a 9:00	8	4	8	7	17.5	6	1	0.8	40.3	71.6
9:30 a 10:00	9	2	4	1	2.5	6	1	0.8	43.5	66.0
10:00 a 11:00	10	1	2	6	15.0	11	3	2.4	40.4	65.6
11:30 a 12:00	8	1	2	3	7.5	5	1	0.8	45.1	79.9
12:00 a 13:00	8			2	5.0	7	2	1.6	21.6	73.7
15:30 a 16:00	13	1	2	1	2.5	4	2	1.6		
16:00 a 17:00	19	1	2	1	2.5	7	7	5.6	36.1	56.9
17:30 a 18:00	10	2	4	2	5.0	6	4	3.2	1 52.8	84.6
18:00 a 19:00	26	3	6	3	7.5	10	10	8.0	57.5	92.0
19:30 a 20:00	15			1	2.5	2	6	4.8	50.8	82.7
20:00 a 21:00	7	1	2	2	5.0	4	5	4.0	22.0	59.0

Resúmen para horas pico :

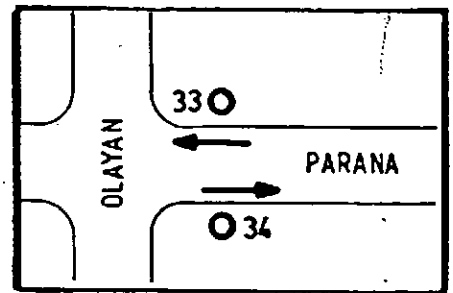
Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omnibuss	Camiones	Motos
11:00 a 12:00	45.1	72.2%	5.6%	16.7%	5.6%
18:00 a 19:00	57.5	69.2%	5.6%	5.8%	19.2%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 34 Sentido Contrario : Puesto Nro 33

Calle : Avda. H. Illia Fecha : 18/04/90

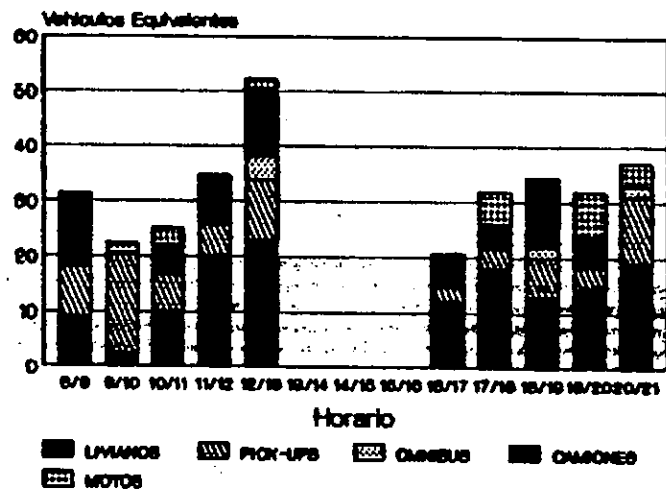


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA NOS	OMNIBUS Total	CAMIONES V.Eq.	PICK UPS	MOTOS Tot.	TAXIS V.Eq.	TOTAL p/sent	TOTAL Amb./sent
7:30 a 8:00	7	2	4	2	5.0	1	1	0.8
8:00 a 9:00	9			5	12.5	9	1	0.8
9:30 a 10:00	1					8	1	0.8
10:00 a 11:00	10		2	5.0	7	4	3.2	25.2
11:30 a 12:00	11		2	5.0	3			34.8
12:00 a 13:00	23	2	4	5	12.5	11	2	1.6
15:30 a 16:00	4					5	1	0.8
16:00 a 17:00	12		2	5.0	3	1	0.8	20.8
17:30 a 18:00	10		1	2.5	2	4	3.2	31.8
18:00 a 19:00	13	1	2	5	12.5	7		34.5
19:30 a 20:00	7		1	2.5	2	5	4.0	31.9
20:00 a 21:00	19	1	2			12	5	4.0

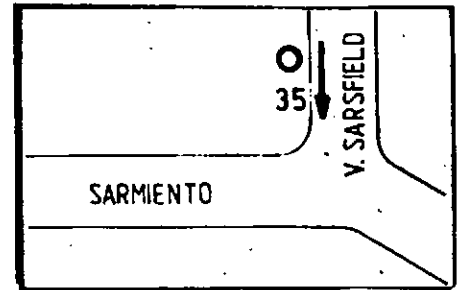
Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omibus	Camiones	Motos
12:00 a 13:00	52.1	79.1%	4.7%	11.6%	4.7%
20:00 a 21:00	37	83.8%	2.7%		13.5%



# ESTUDIO DE TRANSITO MUNICIPALIDAD DE CRUZ DEL EJE

Puesto Nro : 35 Sentido Contrario : -  
Calle : V. Sarsfield Fecha : 18/04/90

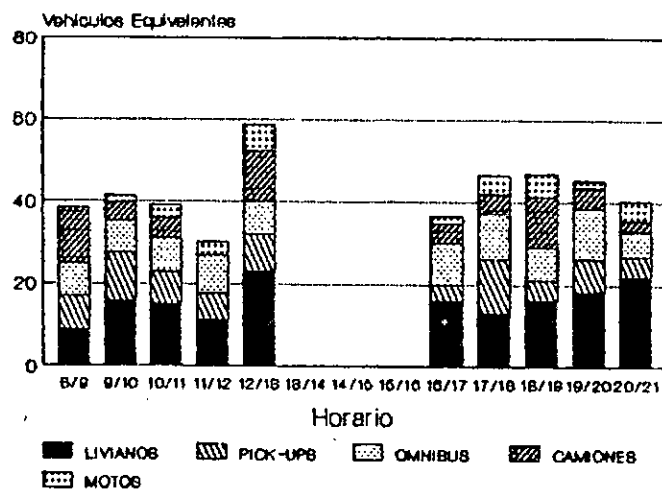


## VOLUMEN Y COMPOSICION DEL TRANSITO

Horario	LIVIA	OMNIBUS	CAMIONES		PICK	MOTOS		TAXIS	TOTAL	TOTAL
	NOS	Total	V.Eq.	Total	V.Eq.	UPS	Tot.	V.Eq.	p/sent	Amb./sent
7:30 a 8:00	7	1	2			1	2	1.6		
8:00 a 9:00	9	4	8	5	12.5	8	1	0.8	38.3	36.3
9:30 a 10:00	8	2	4	1	2.5	6	1	0.8	41.5	41.5
10:00 a 11:00	15	4	8	2	5.0	8	4	3.2	39.2	39.2
11:30 a 12:00	5	2	4			3	2	1.6	30.2	30.2
12:00 a 13:00	23	4	8	5	12.5	9	8	6.4	58.9	58.9
15:30 a 16:00	2			1	2.5		1	0.8		
16:00 a 17:00	16	5	10	2	5.0	4	2	1.6	36.6	36.6
17:30 a 18:00	7	3	6	1	2.5	7	3	2.4	46.5	46.5
18:00 a 19:00	16	4	8	5	12.5	5	7	5.6	47.1	47.1
19:30 a 20:00	9	3	6	1	2.5	4	1	0.8	45.2	45.2
20:00 a 21:00	22	3	6	1	2.5	5	6	4.8	40.3	

Resumen para horas pico :

Horario	Vehiculos Eq.	Livianos	Omibus	Camiones	Motos
12:00 a 13:00	58.9	65.3%	8.2%	10.2%	16.3%
18:00 a 19:00	47.1	56.8%	10.8%	13.5%	18.9%



CUADRO NRO 2 : VOLUMEN DE TRANSITO PARA HORA MAXIMA

Via	Anillo Exterior				Anillo Interior			
	Egresos (veh/h)	%	Ingresos (veh/h)	%	Egresos (veh/h)	%	Ingresos (veh/h)	%
Eva Perón	185	29	146	33			206	42
Sarmiento	152	24	95	21				
Pellegrini	63	10	69	15				
J. Hernandez	32	5	32	7				
R. P. Nro. 16	28	5	22	5				
Alem					129	23		
Olmos							77	16
San Martín							25	5
Alvear					131	24		
Moreno							76	15
Gral. Roca	60	9			81	15		
Irigoyen	116	18			155	28		
Avellaneda			83	19			111	22
Saenz Peña					53	10		
TOTAL	636	100	447	100	549	100	495	100

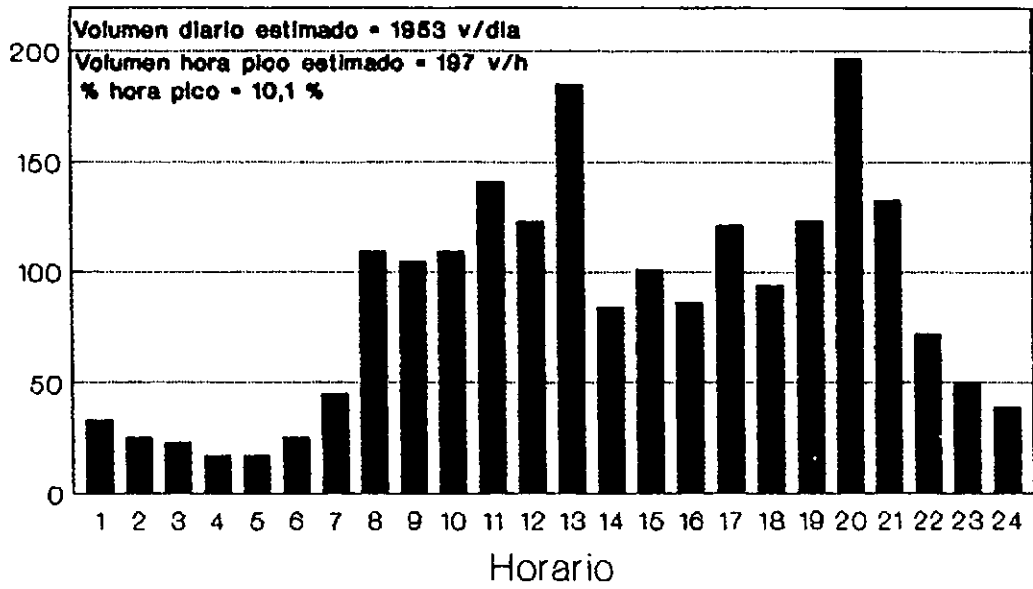
Fuente Elaboración Propia

**Graficos Nro. 2**  
**Volumen diario de transito**

**Puesto Nro. 23**

**Av. Eva Peron**

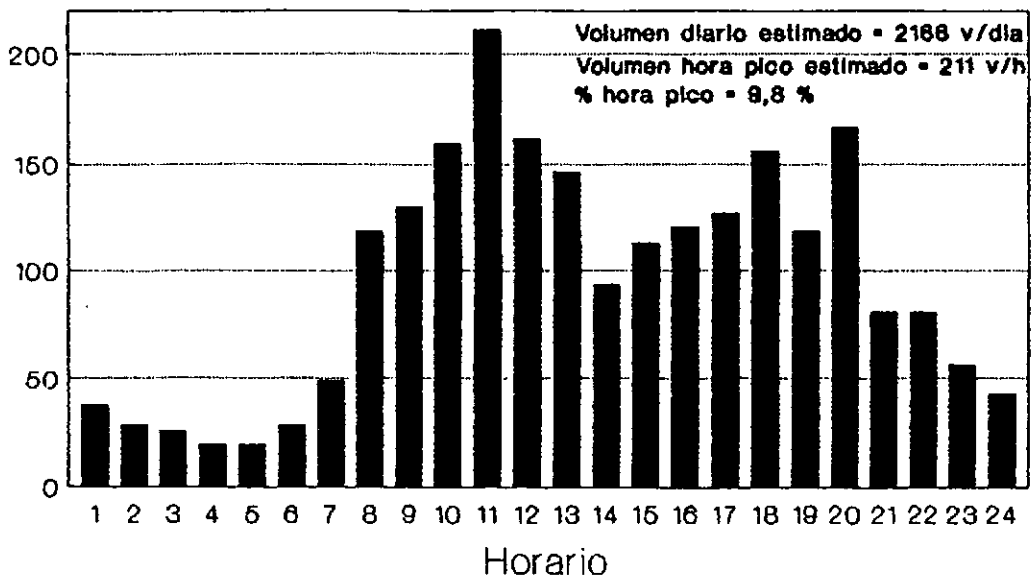
Vehiculos



**Puesto Nro. 24**

**Av. Eva Peron**

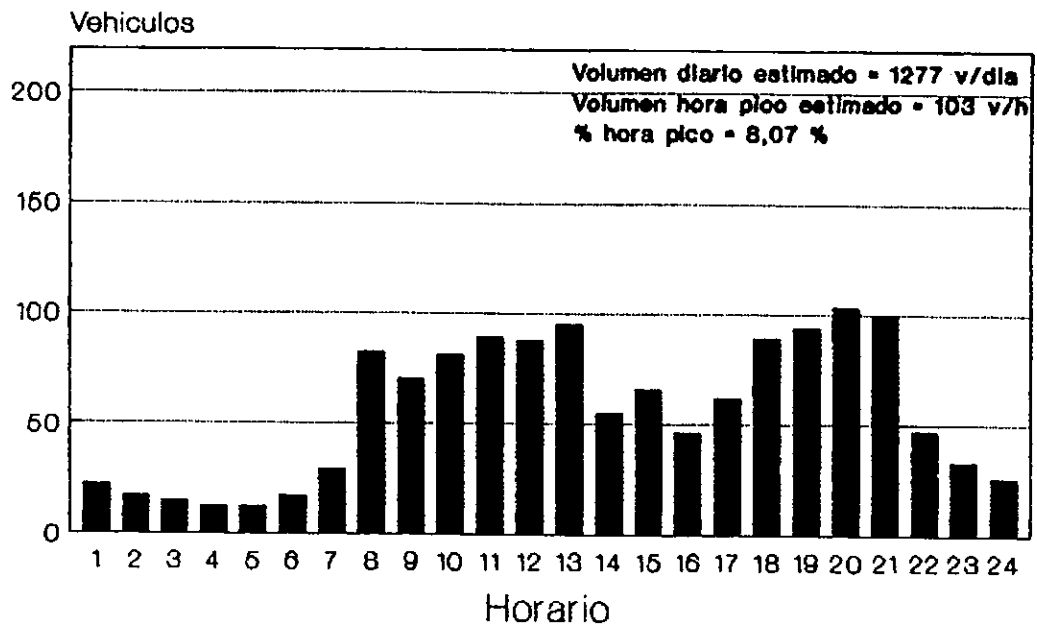
Vehiculos



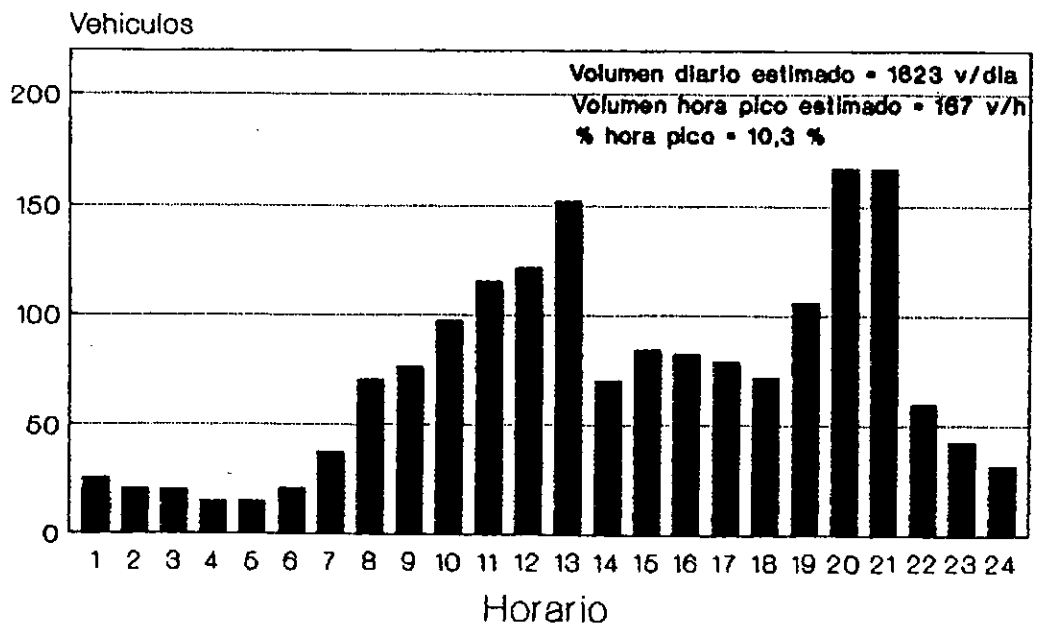


## Graficos Nro. 2 Volumen diario de transito

**Puesto Nro. 27**      **Av. Sarmiento**



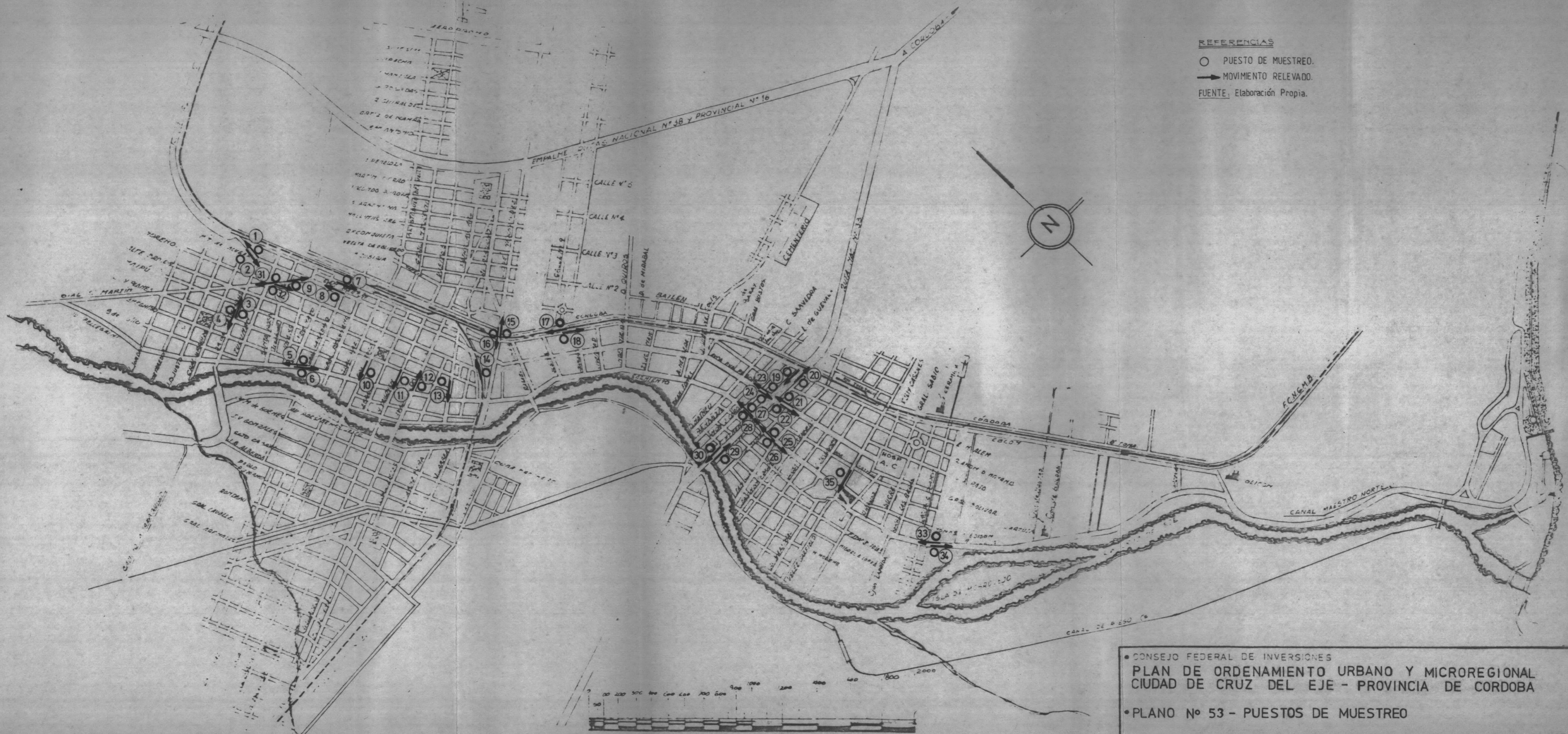
**Puesto Nro. 28**      **Av. Sarmiento**





## INDICE DE PLANOS

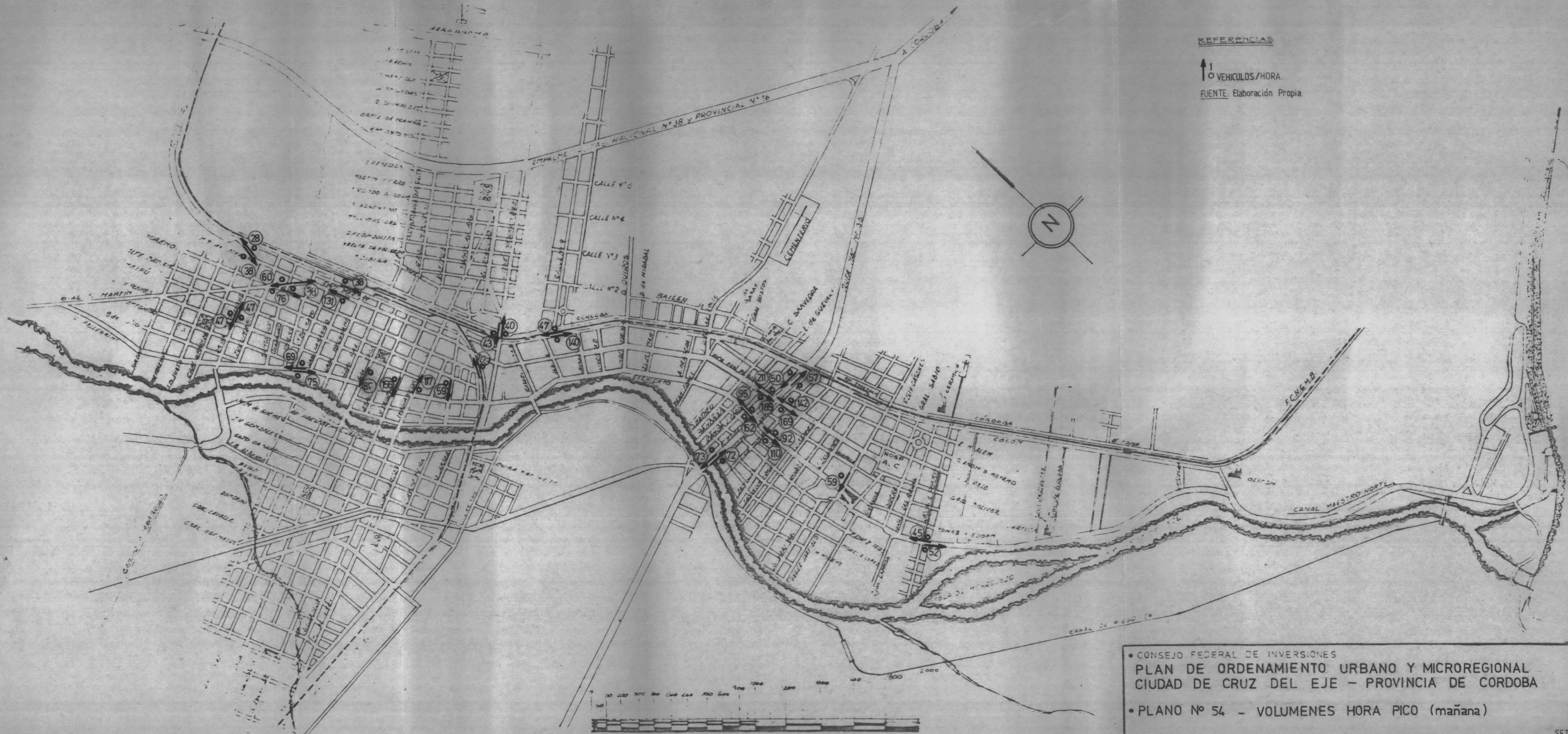
<u>PLANO</u> N°	<u>CONTENIDO</u>
53	Puestos de muestreo
54	Volúmenes hora Pico (Mañana)
55	" " " (Tarde)
56	Volumen diario de tránsito
57	Volumen diario de camiones
58	Oferta de estacionamiento



**REFERENCIAS**  
 ○ PUESTO DE MUESTREO.  
 → MOVIMIENTO RELEVADO.  
 FUENTE: Elaboración Propia.

• CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES  
**PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y MICROREGIONAL**  
 CIUDAD DE CRUZ DEL EJE - PROVINCIA DE CORDOBA  
 • PLANO N° 53 - PUESTOS DE MUESTREO

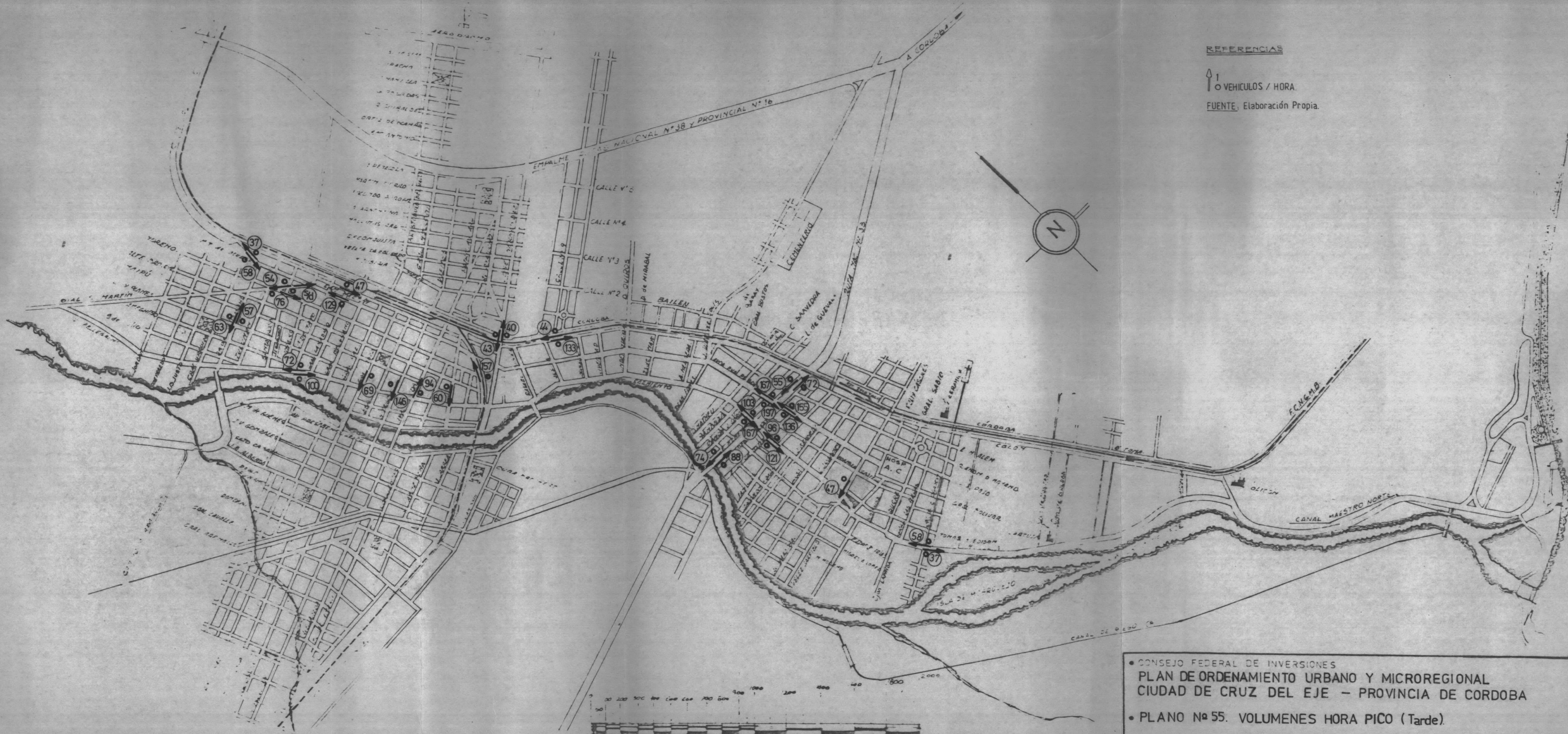




REFERENCIAS

↑ 1  
○ VEHICULOS/HORA.  
FUENTE: Elaboración Propia.

• CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES  
 PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y MICROREGIONAL  
 CIUDAD DE CRUZ DEL EJE - PROVINCIA DE CORDOBA  
 • PLANO Nº 54 - VOLUMENES HORA PICO (mañana)

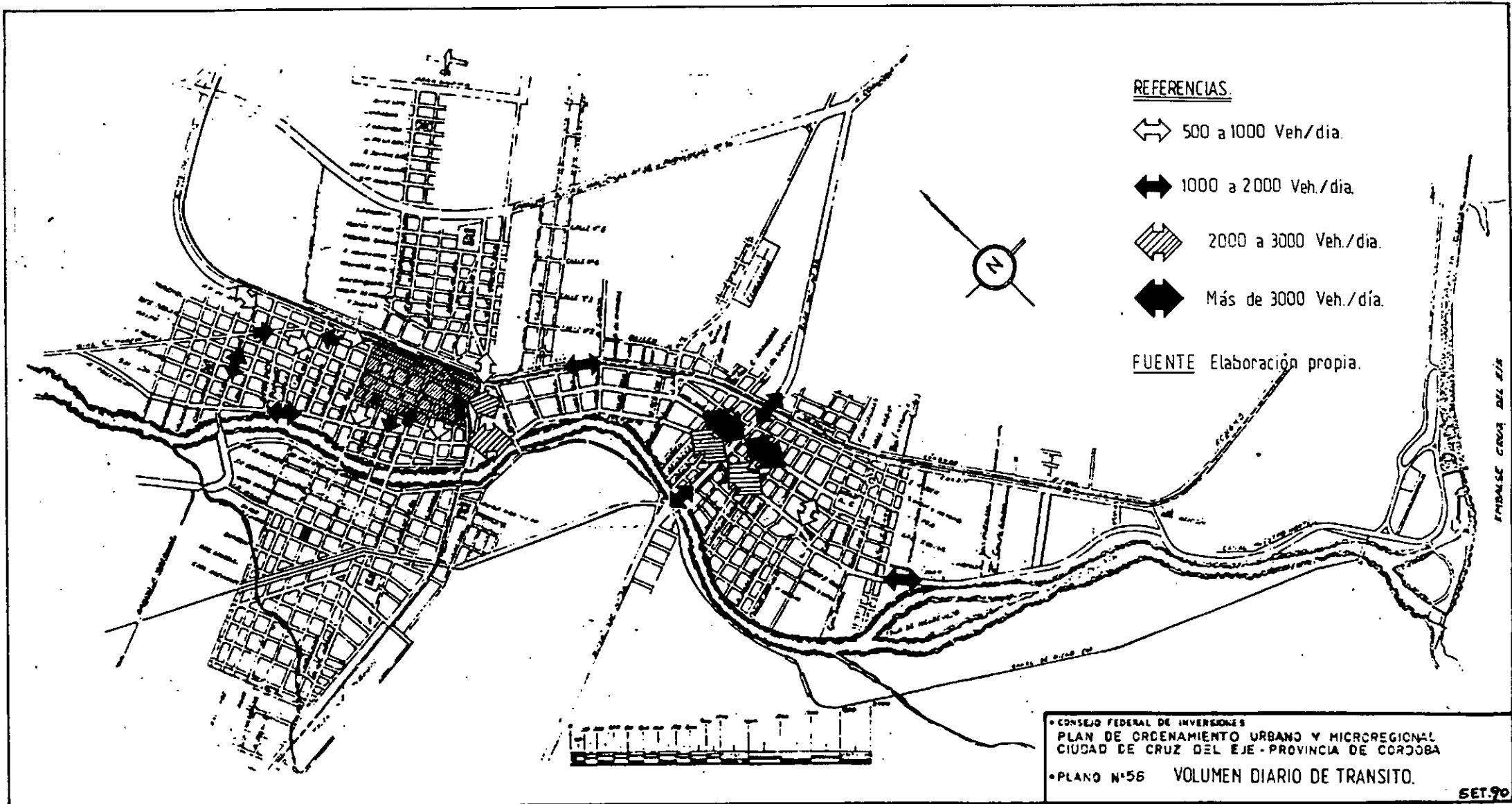


**REFERENCIAS**

↑  
○ VEHICULOS / HORA.

FUENTE: Elaboración Propia.

• CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES  
 PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y MICROREGIONAL  
 CIUDAD DE CRUZ DEL EJE - PROVINCIA DE CORDOBA  
 • PLANO N° 55. VOLUMENES HORA PICO ( Tarde).



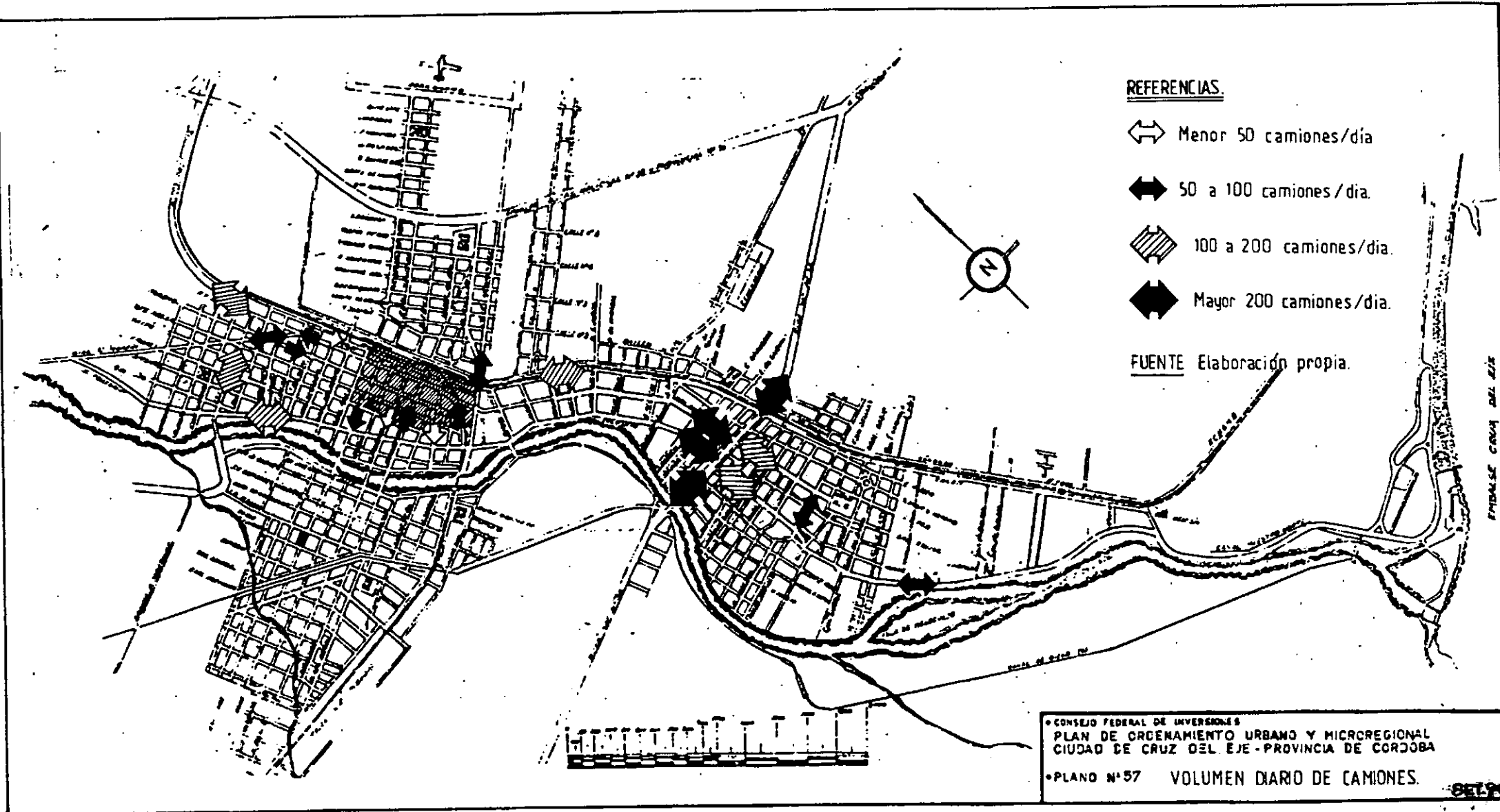
REFERENCIAS.

- ↔ 500 a 1000 Veh./día.
- ↔ 1000 a 2000 Veh./día.
- ▨ 2000 a 3000 Veh./día.
- ◼ Más de 3000 Veh./día.



FUENTE Elaboración propia.

• CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES  
 PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y MICROREGIONAL  
 CIUDAD DE CRUZ DEL EJE - PROVINCIA DE CORDOBA  
 • PLANO N°56 VOLUMEN DIARIO DE TRANSITO.



REFERENCIAS.

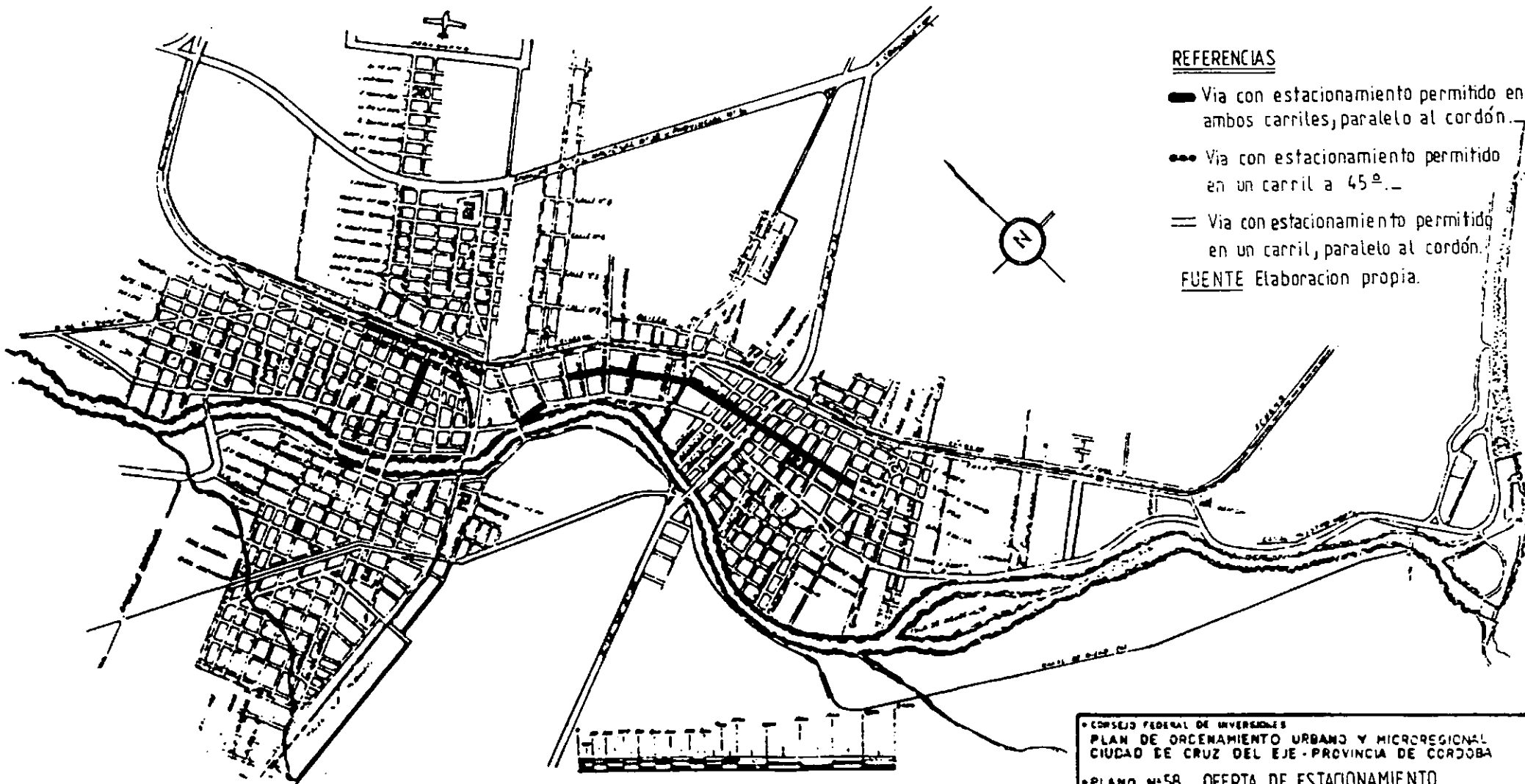
- ↔ Menor 50 camiones/día
- ↔ 50 a 100 camiones/día.
- ▨ 100 a 200 camiones/día.
- ◼ Mayor 200 camiones/día.

FUENTE Elaboración propia.

• CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES  
 PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y MICROREGIONAL  
 CIUDAD DE CRUZ DEL EJE - PROVINCIA DE CORDOBA  
 • PLANO N° 57 VOLUMEN DIARIO DE CAMIONES.

FIBALSA CRUZ DEL EJE

82179



**REFERENCIAS**

- Via con estacionamiento permitido en ambos carriles, paralelo al cordón.
- - - Via con estacionamiento permitido en un carril a 45°.
- Via con estacionamiento permitido en un carril, paralelo al cordón.

FUENTE Elaboración propia.

• CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES  
 PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO Y MICROREGIONAL  
 CIUDAD DE CRUZ DEL EJE - PROVINCIA DE CORDOBA  
 • PLANO N° 58. OFERTA DE ESTACIONAMIENTO

EMBALE CRUZ DEL EJE