



PRE-XVII CONGRESO ARGENTINO
de Vialidad y Tránsito
8° EXPOVIAL ARGENTINA

expo>>
2014 vial
Argentina

X CONGRESO INTERNACIONAL ITS
X SIMPOSIO DEL ASFALTO
II SEMINARIO INTERNACIONAL DE PAVIMENTOS DE HORMIGÓN



3 AL 6
NOVIEMBRE DE 2014

HOTEL PANAMERICANO
Buenos Aires, Argentina

UNA MIRADA AL FUTURO DE LAS CARRETERAS Y EL TRANSPORTE

SISTEMAS DE PRIORIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Lic. Leticia Piris
Secretaria de Tránsito y Transporte
Municipalidad La Matanza

Prioridad del Transporte Público

Para poder priorizar necesitamos:

- Conocer nuestra situación actual: **INFORMACIÓN**
 - Qué tenemos
 - Qué nos falta
- Plantear nuestros objetivos futuros: **PLANIFICACIÓN**
 - Qué queremos
 - Cómo lo queremos
- Hacer realidad nuestros objetivos: **EJECUCIÓN**
 - Integrar y mejorar las acciones presentes
 - Poner en marcha acciones nuevas

INFORMACIÓN: Estudio de Movilidad

¿QUÉ TENEMOS?

POBLACIÓN: Municipio más poblado del AMBA (1.8 mill.): Mayor densidad en las localidades más próximas a la CABA. Tasa de crecimiento inter censal 2001 y 2010: 29,17% (mayor incremento en área 3, la más lejana a la CABA).

ECONOMÍA: Mejora general, pero problemas persistentes: Empleo precario o a tiempo parcial, desarrollo lento de las redes de servicios urbanos

RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: Profusa, pero deficitaria: Líneas de colectivos de 3 jurisdicciones (nacional, provincial y municipal) y 3 líneas de ferrocarril (Sarmiento, Belgrano Sur y Roca) con 5 ramales.



¿QUÉ NOS FALTA?

CONTROL: del transporte privado (conductas de los automovilistas) y del servicio informal (remises y combis).

INFRAESTRUCTURA: Problemas de disponibilidad y estado de vías de comunicación y calzadas, escasez de pavimento, escasez de inversiones.

RED DE TRANSPORTE PÚBLICO: Problemas de tiempo (más de 1 hora por viaje) , intermodalidad (60% de los viajes con al menos 1 trasbordo), distancia (caminatas de más de 7 cuadras en cada viaje), seguridad (refugios y paradas, iluminación).

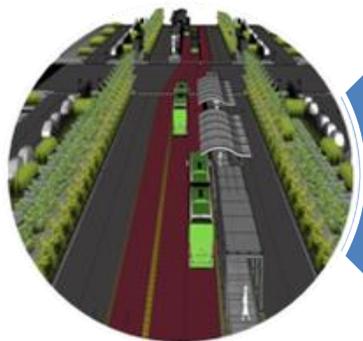
PLANIFICACIÓN: el QUÉ y el CÓMO



Control vehicular. Objetivos: aumentar los controles para disminuir los incidentes de tráfico (mejora de la seguridad vial).



Infraestructuras. Objetivos: mejorar las infraestructuras existentes y proveer nuevas infraestructuras de calidad a un costo eficiente para el Municipio.



Red de transporte público de pasajeros. Objetivos: lograr una mejora en los tiempos de viaje, disminución de los trasbordos y tiempos de espera e incrementar la seguridad de los pasajeros.

EJECUCIÓN



**CENTRO DE CONTROL,
PROYECTO BRT RUTA N3 y
MEJORA DE ESTACIONES FFCC**

Se trata de integrar todas las acciones, manteniendo la visión de conjunto (qué ordenamiento de tránsito y qué red de transporte público queremos para el Municipio).

El resultado son los proyectos:

CENTRO DE CONTROL: que incluye la modernización y conexión del sistema semafórico y la incorporación de sistemas inteligentes de control de tránsito (ITS).

BRT RUTA NACIONAL 3: que implica la reorganización del tránsito y de las líneas de colectivo que sirven al Municipio.

MEJORA DE ESTACIONES DE FFCC: que brindará mayores condiciones de seguridad, confort y tecnología en el transporte público de pasajeros.

Puesta en marcha

Reacondicionamiento de 21 cruces en el Área 1

Red de cable telefónico y Fibra Óptica

Red por Radio enlace Área 2

Provisión de 2 computadoras de Tránsito



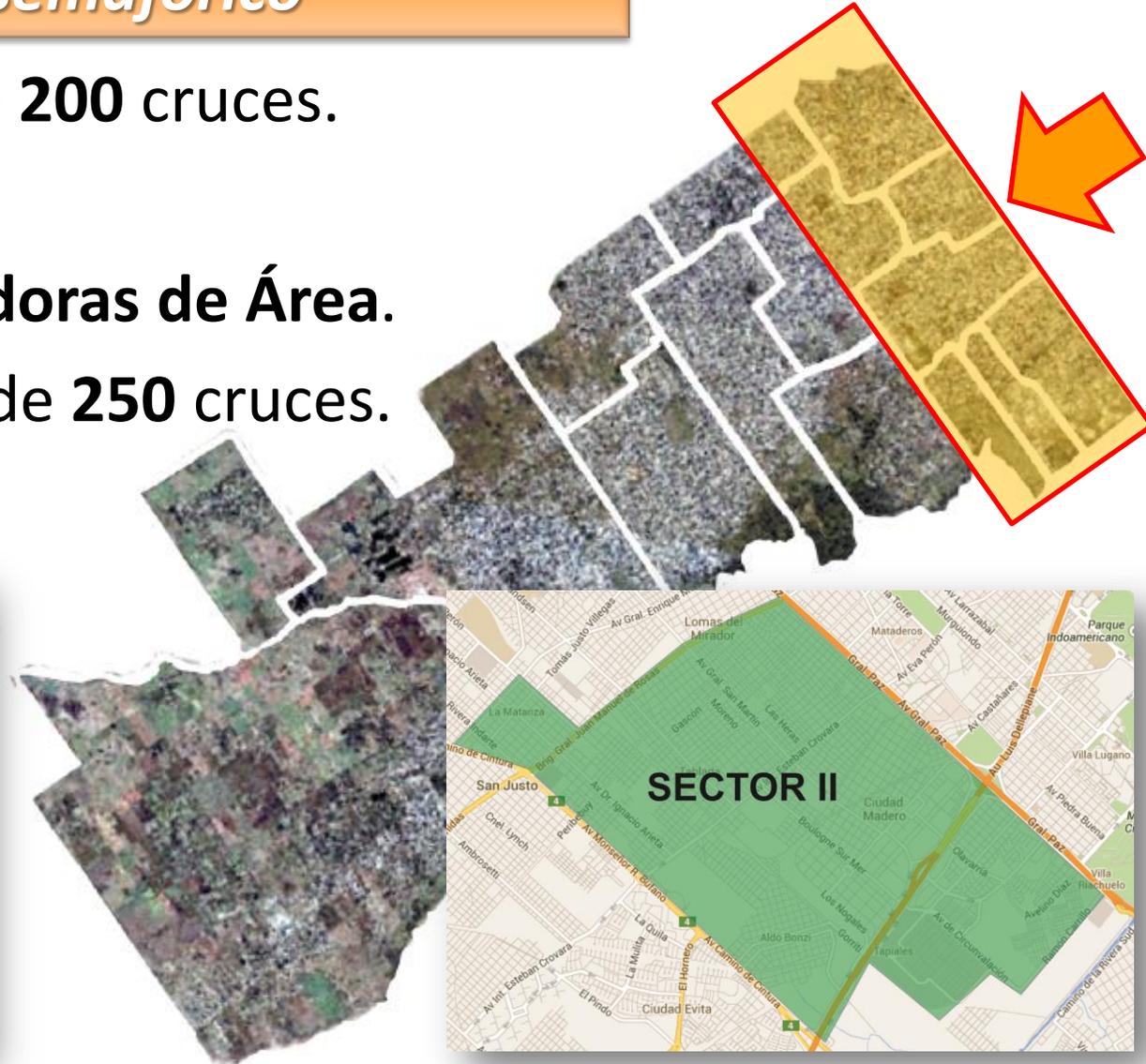
Ampliación del sistema semafórico

Reacondicionamiento de **200** cruces.

Red multi-medio físico.

Provisión de 2 **Computadoras de Área**.

Plan de Mantenimiento de **250** cruces.



CENTRO DE CONTROL

Implementación de sistemas ITS

Instalación de Cartelería Inteligente
Aplicación de Sistema de Fotomultas
Instalación de Radares Preventivos
Control de Estacionamiento Medido



PROYECTO BRT RUTA N3

NUEVO SISTEMA RÁPIDO DE TRANSPORTE URBANO

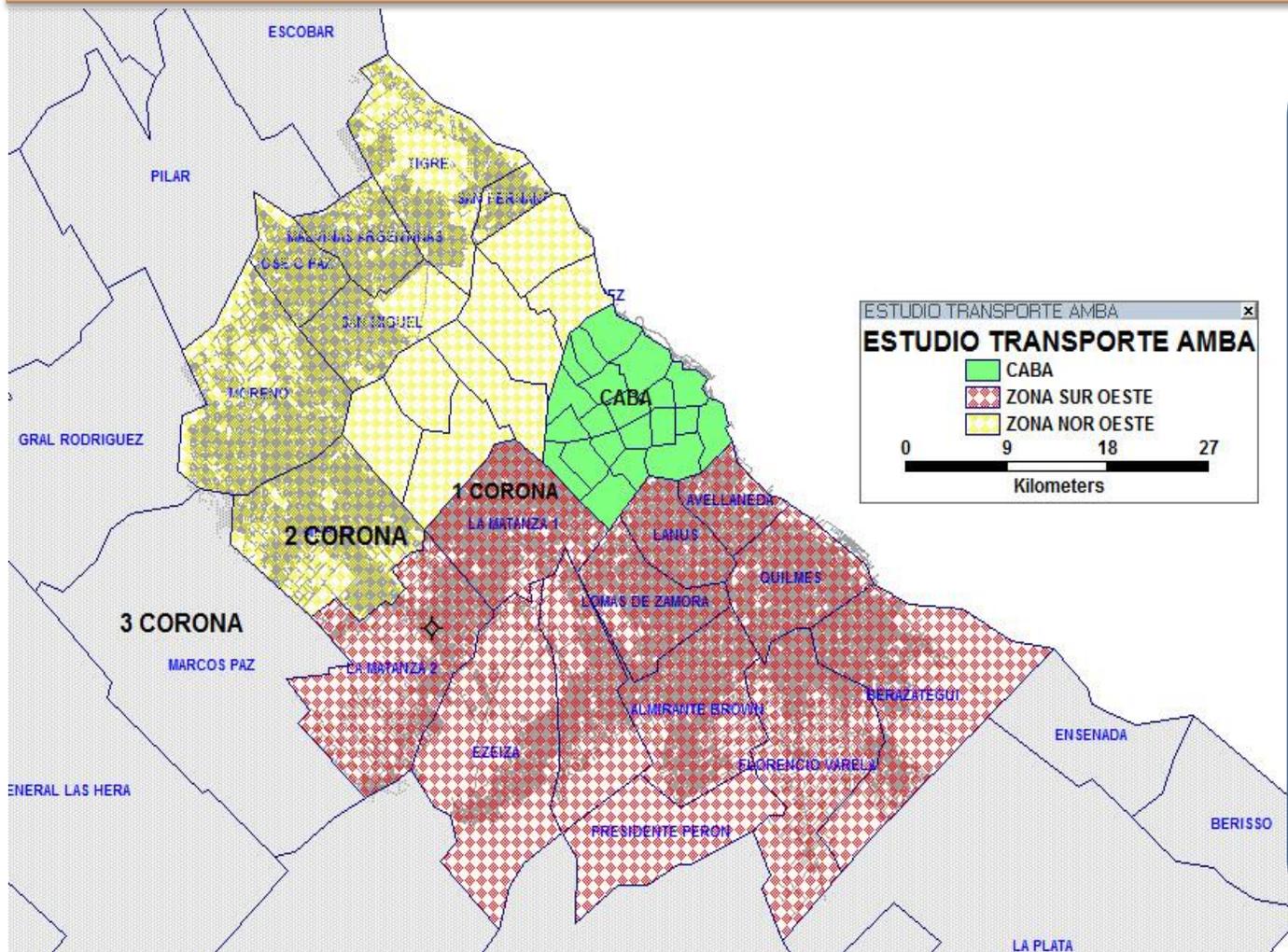


OBJETIVOS

- MEJORAR LA ACCESIBILIDAD
- DISMINUIR LOS TIEMPOS DE VIAJE Y ESPERA
- MEJORAR LA EXPERIENCIA DE VIAJE (CALIDAD, SEGURIDAD)
- OPTIMIZAR LOS TRASBORDOS
- MEJORAR EL ESPACIO PÚBLICO

PROYECTO BRT RUTA N3

Diagnóstico de movilidad: inequidad en la distribución geográfica del servicio de transporte público.



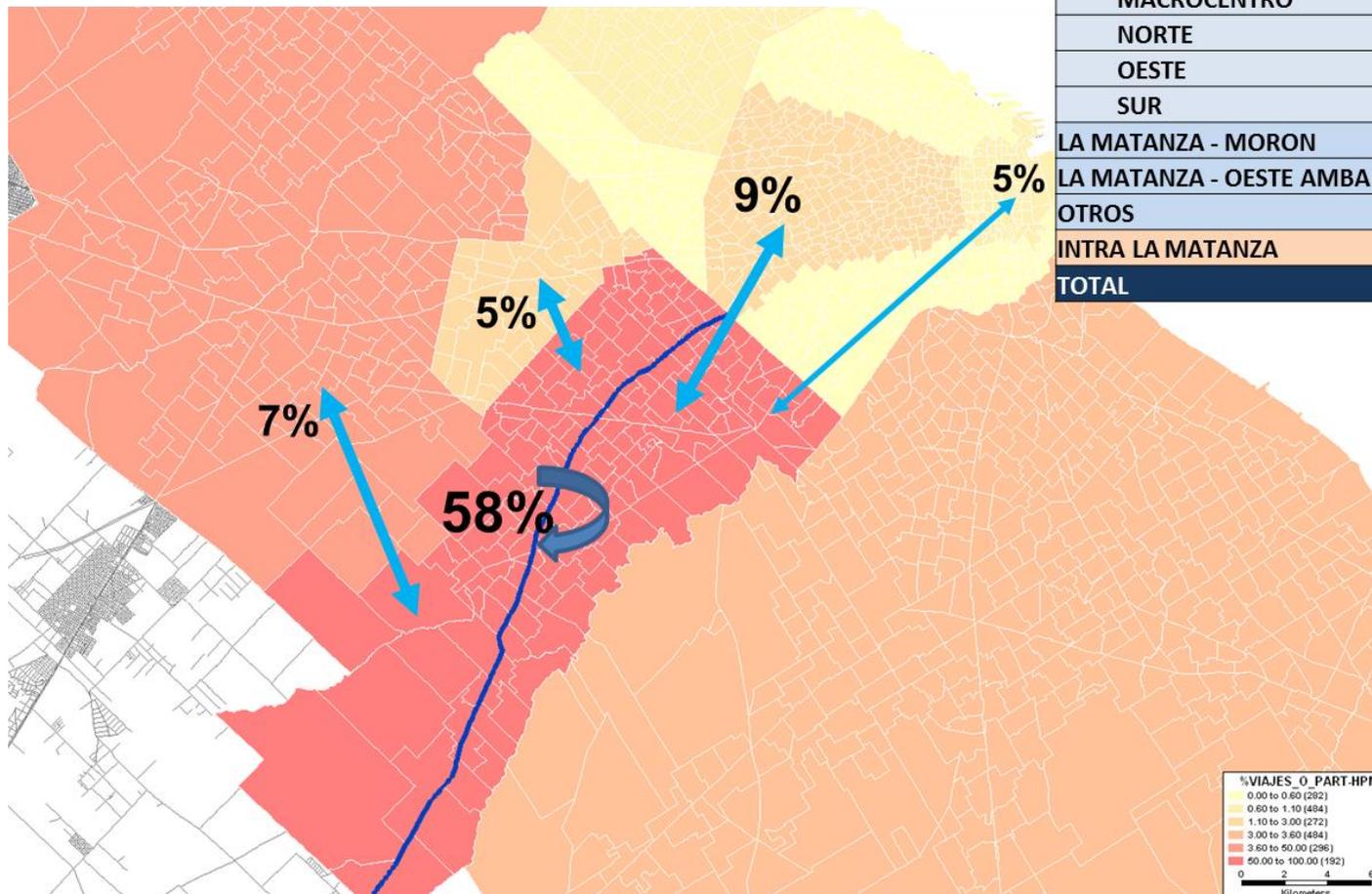
Partidos densamente poblados como La Matanza quedan relegados con una participación mínima en relación con su población.

Partidos como la Matanza o Florencio Varela están virtualmente desprovistos de servicios de transporte masivo, tipo ferrocarril.

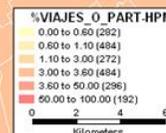
En particular desde la 2ª Corona La Matanza genera tan solo el 2% de los viajes en modo TREN hacia la CABA.

Desde la Matanza, 2ª Corona, los viajes a la CABA en modo BUS se dificultan en especial por el extenso recorrido que resta hacer en la propia CABA para llegar al macrocentro.

PROYECTO BRT RUTA N3

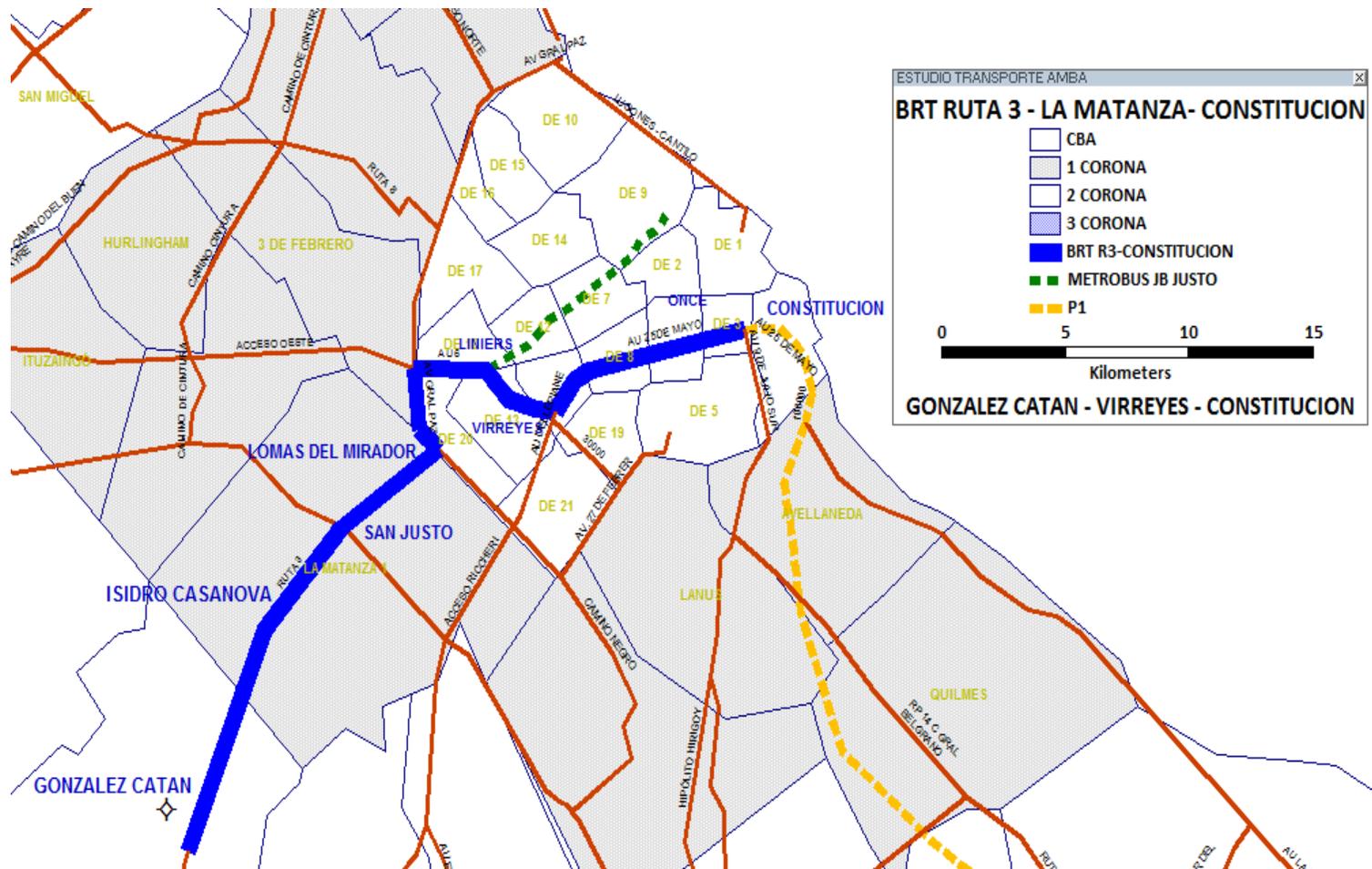


HPM		
O-D	TOTAL	%
LA MATANZA - CABA	4.269	18%
MACROCENTRO	1.177	5%
NORTE	599	3%
OESTE	2.226	9%
SUR	267	1%
LA MATANZA - MORON	1.262	5%
LA MATANZA - OESTE AMBA	1.787	7%
OTROS	2.641	11%
INTRA LA MATANZA	13.989	58%
TOTAL	23.947	



PROYECTO BRT RUTA N3

BRT (BUS RAPID TRANSIT): METRO 3
La Matanza (G. Catán) - Plaza de los Virreyes. Conectividades principales:

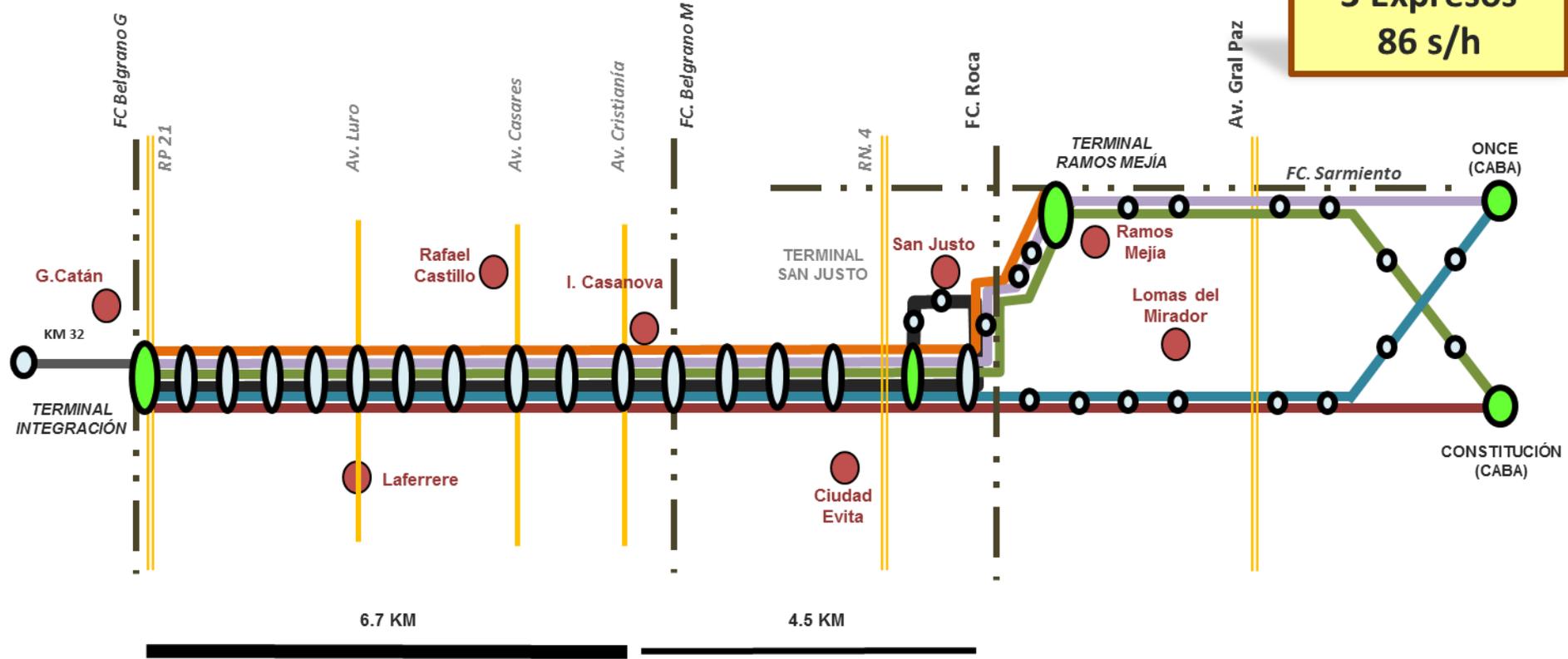


PROYECTO BRT RUTA N3

Propuestas básicas: Estaciones de Pasajeros

BRT - RN N° 3 – TRONCALES

6 Troncales
3 Expresos
86 s/h



BRT 1 – G. CATÁN – R. MEJÍA: 23 s/h

BRT 2 – G. CATÁN – RM – ONCE (incl. Expr.): 8 s/h

BRT 3 – G. CATÁN – RM – CONSTITUCIÓN (incl. Expr.): 18 s/h

BRT 4 – G. CATÁN – SAN JUSTO (Articulados): 11 s/h

BRT 5 – G. CATÁN – ONCE: 8 s/h

BRT 6 – G. CATÁN – CONSTITUCIÓN (incl. Expr.): 18 s/h

Fuente: Consultora AC&A

PROYECTO BRT RUTA N3

PLANIFICACIÓN DE LA OBRA

La Obra está dividida en dos sectores diferenciados.
Sector 1: Avda. Brig. Gral. J. M. de Rosas
e/ Avda. Gral. Paz y Camino de Cintura
Configuración: 3 carriles por sentido sin calzadas
colectoras.

Sector 2: Avda. Brig. Gral. J. M. de Rosas
e/ Camino de Cintura y González Catán
Configuración: 3 carriles por sentido con calzadas
colectoras.

Se propone en una primera Etapa llevar a cabo el
Emprendimiento del BRT Matanza en el Sector 2. y
varias acciones en cuanto a remodelaciones y
mejoras viales en el resto de la traza, donde los
Buses circularán sin diferenciarse con el tránsito
general

En una Segunda Etapa se ejecutarían los trabajos en
el Sector restante.



PROYECTO BRT RUTA N3

Puntos notables del desarrollo del emprendimiento



Rotonda Camino de Cintura

Con las mejoras en la circulación que se implementen en el Sector 2 se incrementará la llegada de vehículos (especialmente de colectivos), al Sector 1.

En principio, se prevé un aumento de la demanda del tránsito y los consecuentes problemas de congestión especialmente en la Zona de San Justo.

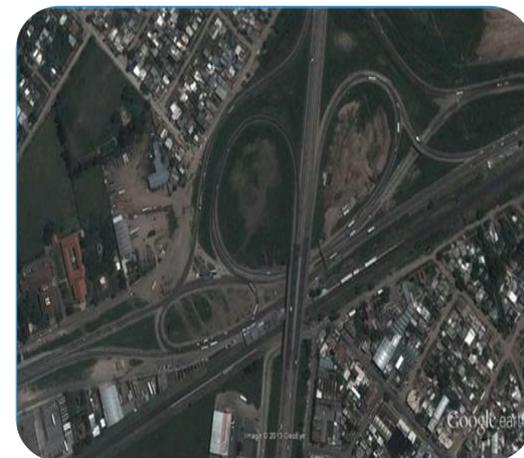
Se evalúa la ejecución obras viales en la Avda. Brig. J.M. de Rosas entre Camino de Cintura y la calle Brandsen con proyecto de la D. N. de Vialidad.



Paso a Nivel R. Castillo



Estación Traslado San Justo



Distribuidor Vial Km. 29
Ruta Nac. N° 3 y Ruta Prov. 21

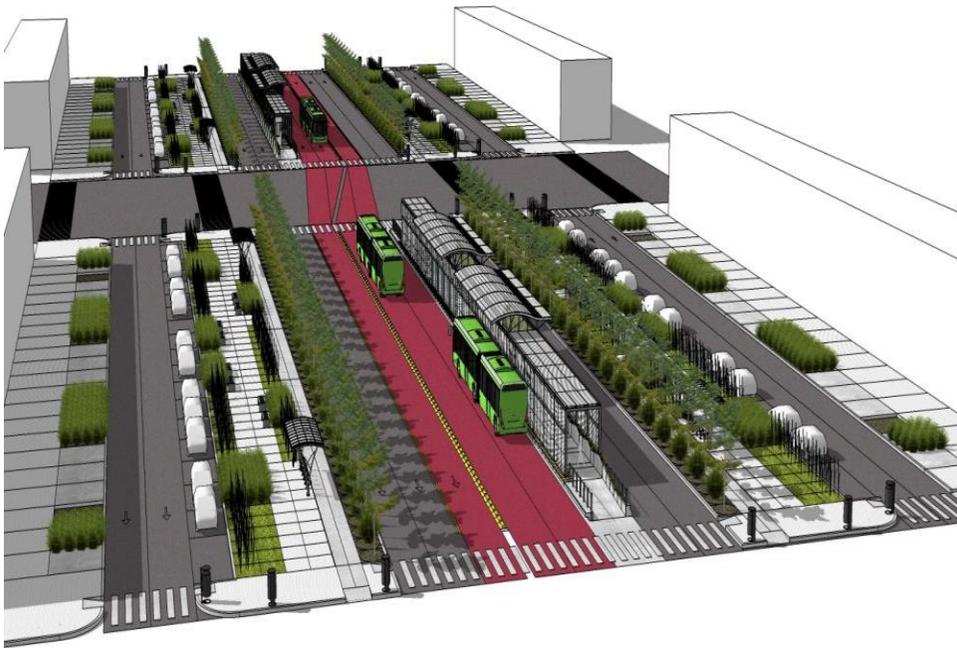
Desarrollo de las estaciones: Av. Brig. Juan Manuel de Rosas



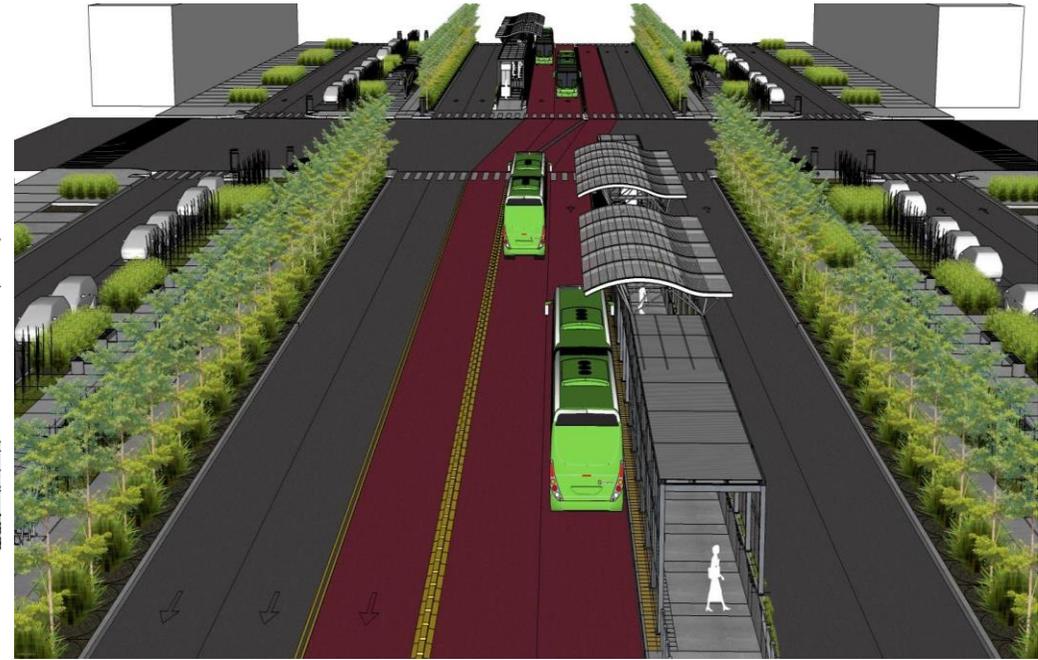
Diseño de estaciones con andenes separados para cada sentido de marcha. Configuración de buses con puerta derecha.

- Longitud total: 60/90/120 m
- Ancho de andén total: 4.10 m
- Ancho de andén libre: 3.5 m

Desarrollo de las estaciones: Av. Brig. Juan Manuel de Rosas



Esquema circulatorio con carril de sobrepaso frente a la Estación



Calzadas exclusivas para desplazamiento del Metrobus.
Reducción del número de carriles de las vías centrales del camino.
Se conservan las calzadas colectoras.

Desarrollo de las estaciones: Av. Brig. Juan Manuel de Rosas



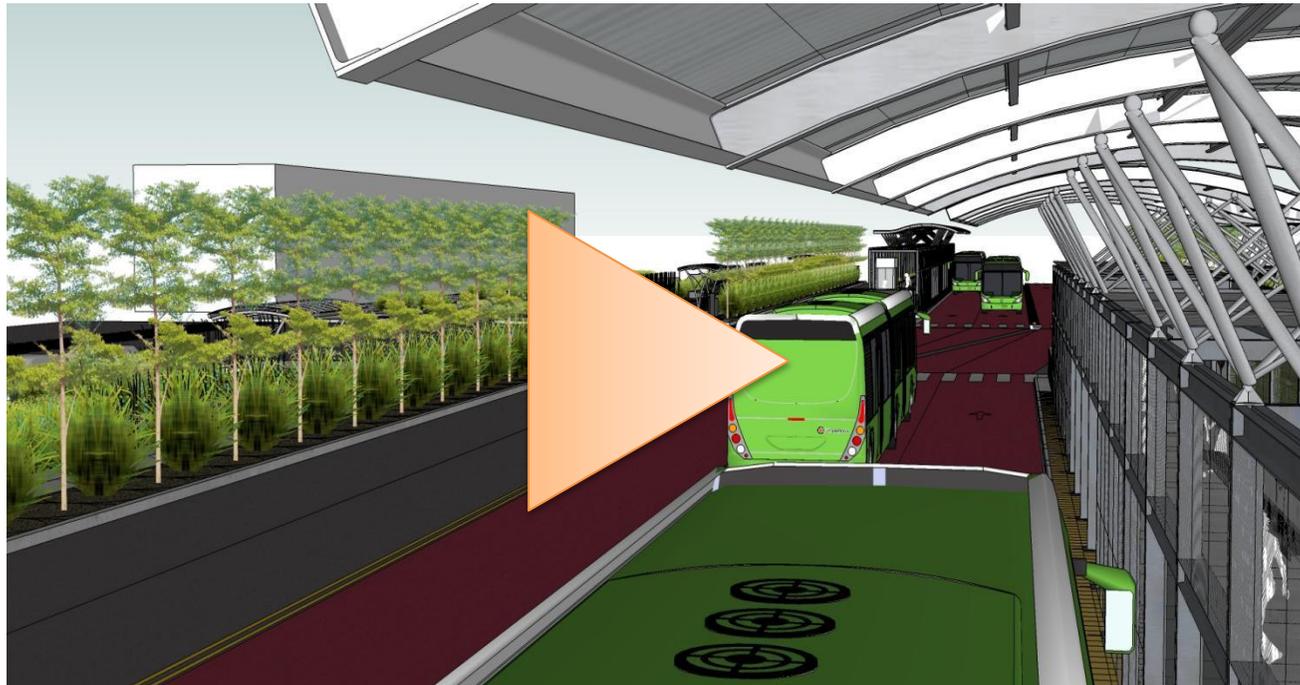
Las calzadas del BRT serán repavimentadas con el sistema denominado Whitetopping:

Un recubrimiento de hormigón sobre el asfalto existente ya sea con o sin fresado previo, con o sin bacheo superficial previo, sobre el que se realiza un sellado de fisuras existentes.



PROYECTO BRT RUTA N3

Desarrollo de las estaciones: Av. Brig. Juan Manuel de Rosas



PROYECTO BRT RUTA N3

Integración del Centro de Control y el BRT



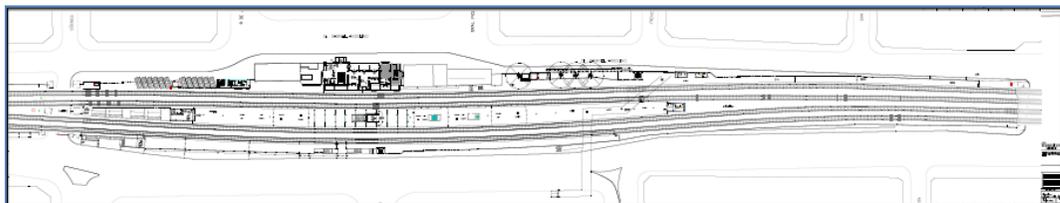
El Centro de Control actualmente en operación opera parcialmente los semáforos de la Localidad de San Justo, incluida la Avda. J. M. de Rosas por una parte y la Señalización Luminosa de la Ruta Nacional N° 3 hasta las inmediaciones del Hospital Paroissien por otra.

La capacidad de los ordenadores en funcionamiento tiene capacidad suficiente para conectar a los mismos la totalidad de los semáforos de la red troncal del BRT Matanza en los dos Sectores-

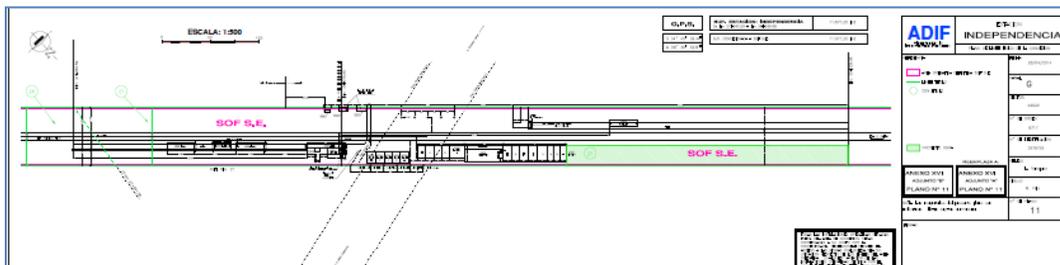
REFORMA DE ESTACIONES DE FF.CC.

Recuperación y mejoras en el servicio ferroviario de pasajeros

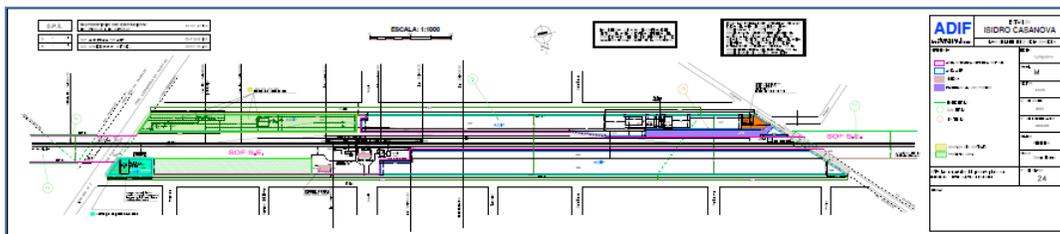
Estación Ramos Mejía



Estación Independencia



Estación Isidro Casanova



El Estado Nacional lleva adelante la remodelación de varias estaciones de Ferrocarril. Los nuevos refugios metálicos incluyen:

- Luminarias de Led
- Pantallas de información al pasajero
- Red wi-fi de uso público
- nuevos módulos sanitarios
- Rampas de acceso para personas con movilidad reducida

Esto mejorará las condiciones de seguridad, confort y tecnología en el transporte público de pasajeros.



PRE-XVII CONGRESO ARGENTINO
de Vialidad y Tránsito
8º EXPOVIAL ARGENTINA

expo>>
2014 vial
Argentina

X CONGRESO INTERNACIONAL ITS
X SIMPOSIO DEL ASFALTO
II SEMINARIO INTERNACIONAL DE PAVIMENTOS DE HORMIGÓN



3 AL 6
NOVIEMBRE DE 2014
HOTEL PANAMERICANO
Buenos Aires, Argentina

UNA MIRADA AL FUTURO DE LAS CARRETERAS Y EL TRANSPORTE



Muchas Gracias por su atención



Municipio de **La Matanza**
Secretaría de Tránsito y Transporte