

XVII CONGRESO ARGENTINO DE VIALIDAD Y TRÁNSITO
24 AL 28 DE OCTUBRE 2016 ROSARIO PROVINCIA DE SANTA FE

**"Desarrollo de un Programa de Movilidad Sustentable
en el Municipio de La Matanza"**

Autor: Lic. Leticia Piris

C.P.: 1754

Telefono: 011 - 4482 - 5228

Mail: leticiapiris@gmail.com

Resumen del Documento

En el Municipio de La Matanza actualmente se desarrolla un Programa de Movilidad Sustentable. Se detalla en este Documento los principales aspectos de las tareas llevadas a cabo, en cuanto a las mejoras en el Transporte Público y la Seguridad Vial. Así mismo se describen los planes de las obras en ejecución y programadas a ejecutar en el periodo 2016 – 2019.

Las principales acciones del Programa son las que se indican a continuación:

- 1.- Sistema de Integrado de Transporte Urbano: Metrobus La Matanza
- 2.- La Matanza Verde: Parques Lineales
- 3.- Centro Integral de Monitoreo de la Movilidad
- 4.- Acciones de Puesta en valor del Espacio Público

1.- Sistema Integrado de Transporte Urbano: Metrobus La Matanza.

Descripción General. El sistema Metrobus La Matanza consiste en la creación de un Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros a partir de la reestructuración de la circulación y la infraestructura de los servicios actuales de autobuses (colectivos), que circulan dentro del Partido de La Matanza.

La principal característica de la priorización del tránsito que se aplicará es la implementación de carriles centrales para uso exclusivo de los autobuses, junto a la instalación de estaciones intermedias, y la puesta en valor del espacio público circundante. Su traza se desarrollará a lo largo de la Ruta Nacional Nº 3 (Avda. Brig. Juan Manuel de Rosas), en el tramo que atraviesa al Municipio, con conexión a otros centros urbanos en La Matanza y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

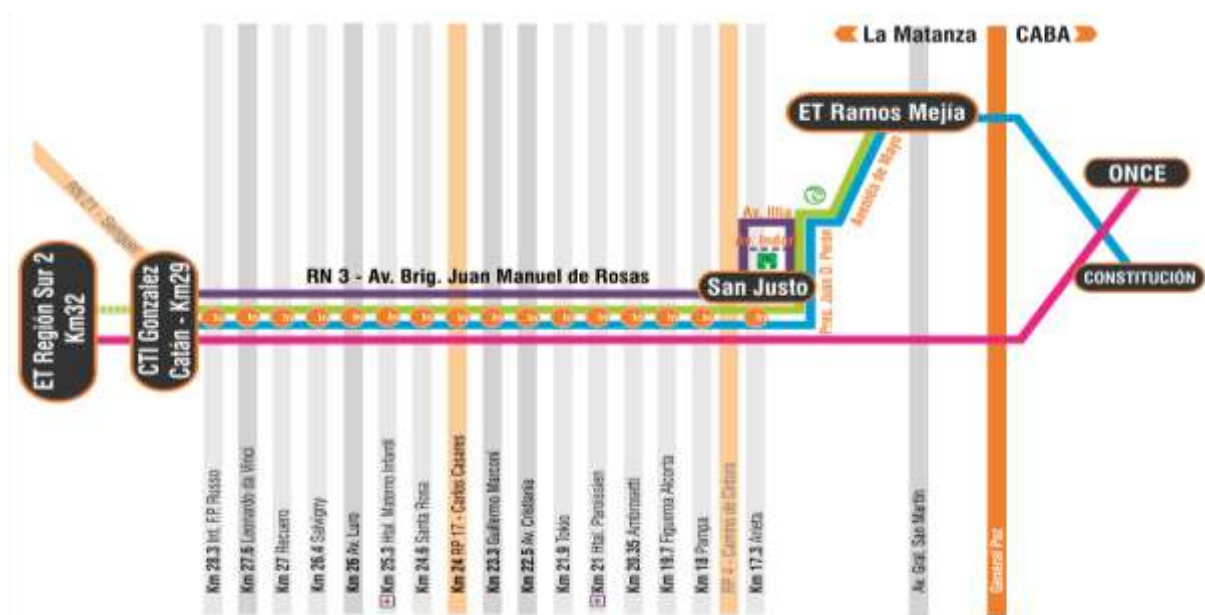


Principales Objetivos:

- Mejorar la conectividad dentro del Municipio, y con CABA.
- Optimizar los transbordos y tiempos de viaje .
- Mejorar la experiencia del pasajero.
- Mejorar y revalorizar el espacio público.

Servicios.

Los servicios que circulan actualmente sobre la traza del Metrobus, conservaran sus recorridos, con una mejor organización debido a la optimización de los tiempos de viaje. Se ampliarán los servicios denominados Rondines, los cuales cubrirán la demanda de los usuarios que habitan en las zonas más alejadas del Municipio, facilitando el acceso de estos al Sistema. Se detalla a continuación el esquema de recorridos.



Diseño de estaciones. Con andenes separados para cada sentido de marcha, estarán ubicadas a ambos lados de un cruce semaforizado. Se dotaron de un diseño simple y contemporáneo, compatible con la heterogeneidad del entorno. Cada una de las estaciones dispondrá de cartelería de mensajes variables, para el servicio de arribo predictivo, con la información de la llegada de los servicios.



Imagen representativa de una Estación Intermedia.

Centro de Transbordo Intermodal. CTI. Es un nodo central del Sistema ya que permite la articulación entre las principales redes de transporte del Municipio. Y se denomina intermodal, porque permite realizar transbordos entre los distintos modos de transporte (consideramos modo, a cada una de las modalidades de viaje ya sea, caminata, bicicleta, moto, auto, taxi, combi, autobús o ferrocarril).

En dicho nodo, donde actualmente circulan por allí 8500 pasajeros por hora, confluyen una ruta nacional (RN 3), una provincial (RP 21) y la línea de ferrocarril Belgrano ramal G. Catan - Buenos Aires (Estación Independencia).

Este centro fue diseñado para brindar un servicio eficiente de interconexión a los usuarios en un entorno de seguridad y confort.



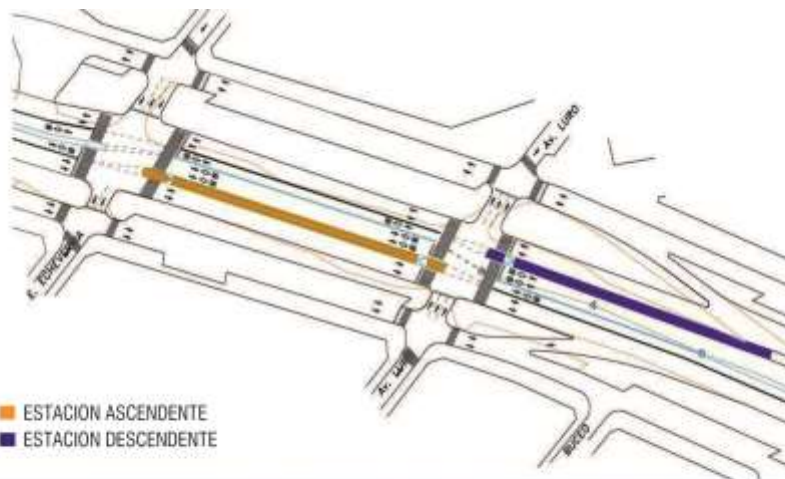
Zona a intervenir, intersección de la RN nº 3 y RP nº 21 actualmente.



Implantación del CTI.

Actualmente se encuentran abiertos los frentes de obra correspondientes a 11 estaciones del futuro sistema.

A continuación se adjuntan imágenes de los frentes de obra de la Estación Da Vinci y Avda. Luro.



Para acondicionar la calzada para el futuro tránsito vehicular y preparar la infraestructura que necesita el Sistema se realizarán las siguientes obras complementarias:

- Ensanche de calzada y refuerzo de estructura remanente.
- Relocalización de pasarelas peatonales
- Colocación de nuevas columnas de iluminación.
- Renovación de la Red de Señalización Luminosa.
- Ejecución de ductos para cableado y fibra óptica.
- Readecuación de la señalización vial vertical y horizontal.

Conclusiones

Este sistema no solo mejorará la conectividad entre las localidades que componen el Municipio, lo hará también entre éste, y los principales nodos de transbordo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. La Secretaria de Transporte de la Nación ha planificado su integración a la red Metrobus actualmente en operación en CABA, con conexiones a otros Sistemas de similares características previstos construir en otros partidos del Gran Buenos Aires.

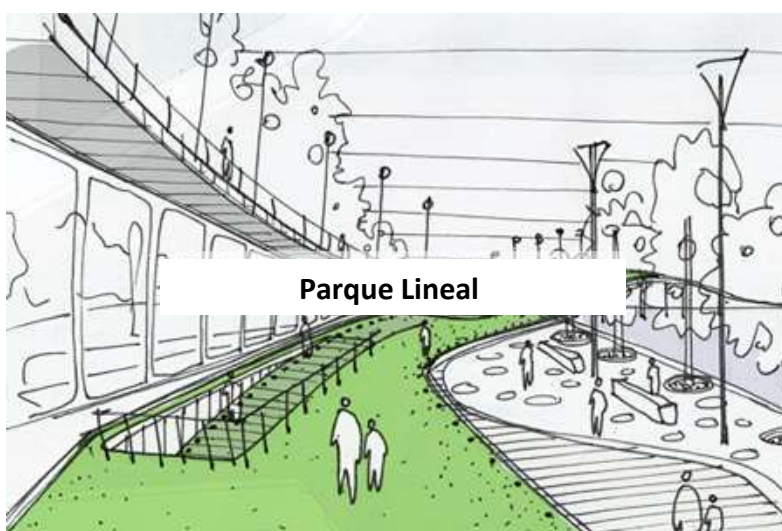
La calidad de viaje mejorará notablemente, otorgando mayor confort, y brindando importantes mejoras en el tiempo empleado por los usuarios para trasladarse, lo cual se traduce en más de 3.900.000 pasajeros beneficiados por mes.

Un usuario que viaja de González Catan a San Justo actualmente demora aproximadamente unos 50 minutos, con la implementación del Metrobus La Matanza, recorrerá el mismo trayecto en solo 28 minutos. La previsibilidad que brinda el servicio es un factor clave en el ahorro de tiempo de viaje.

Metrobus La Matanza, es el principal emprendimiento en ejecución en todo el Gran Buenos Aires, en lo que se refiere a las mejoras en el Sistema de Transporte Público. Este proyecto se inició hace aproximadamente 3 (tres) años, y cuenta con la financiación de un crédito otorgado por el Banco Mundial. La obra está en marcha y se prevé su finalización para mediados del próximo año.

2.- La Matanza Verde: Parques Lineales.

Si bien, en el Municipio existen grandes superficies rurales, los espacios verdes para uso libre y recreativo de la población son muy escasos. El programa diseñado propone crear en sucesivas etapas un complejo circulatorio transversal Norte(noroeste) – Sur(sureste), a ambos lados de las vías ferroviarias del Ferrocarril Roca, ramal Haedo -Temperley, complementado con una importante puesta en valor de los espacios públicos circundantes mediante la creación de un Parque Lineal con la incorporación de Ciclovías y Senderos Aeróbicos, que por sus características y extensión se constituiría en el mayor núcleo verde en la primera Sección del Partido. Asimismo se potenciará el proyecto con la reutilización de los puentes peatonales disponibles que han sido retirados recientemente de la Avda. Gral. Paz, consecuencia de su ampliación.



Boceto ejemplo Parque Lineal

La principal característica de este emprendimiento, es el diseño del ordenamiento de las calzadas de las arterias laterales al parque, que funcionaran como manos únicas de forma tal que el complejo opere como una importante Avenida Parque donde se desarrolla centralmente la red ferroviaria que por seguridad de los usuarios, será aislada de los espacios verdes. Este proyecto beneficiará a las localidades de Ramos Mejía, San Justo, La Tablada y Villa Madero



Características del proyecto

A fin de delimitar los alcances del proyecto en el tramo Don Bosco – Crovara, se han establecido 6 Secciones.



Sección 1: el Avda. Don Bosco y calle Triunvirato (Pasos a nivel)

La misma estará circunscripta entre las calles laterales Nicaragua (actualmente con calzada de tierra a pavimentar) que operará como mano única de SE a NO y la calle Rincón (está siendo pavimentada) y será mano única de NO a SE. Este par circulatorio se extenderá con estas características a lo largo de todo el emprendimiento.

La Sección dispondrá de 3 núcleos verdes:

- Parque Echeverría: este parque existente será ampliado hasta completar el espacio triangular hasta la calle Guido Spano

- Parque lineal Nicaragua: a construir entre Guido Spano y Triunvirato.
- Parque lineal Rincón 1: entre Avda. Don Bosco y Triunvirato.

Sección 2: Entre las calles Triunvirato y América. (Pasos a nivel)

Al igual que la Sección anterior las calles laterales que tienen un desarrollo paralelo a las vías son Ancaste (continuidad de Nicaragua) y Rincón. En este caso se dispondrá de dos Parque Lineales denominados provisoriamente Ancaste 1 y Rincón 2 cuyo núcleo será la estación ferroviaria Ing. Brian. Se propone a fin de vincular los parques laterales, la colocación de un puente peatonal a la altura de las calles M. Cané / Bermúdez.



Sección 3: Entre las calles América y Florencio Varela.(Pasos a nivel).

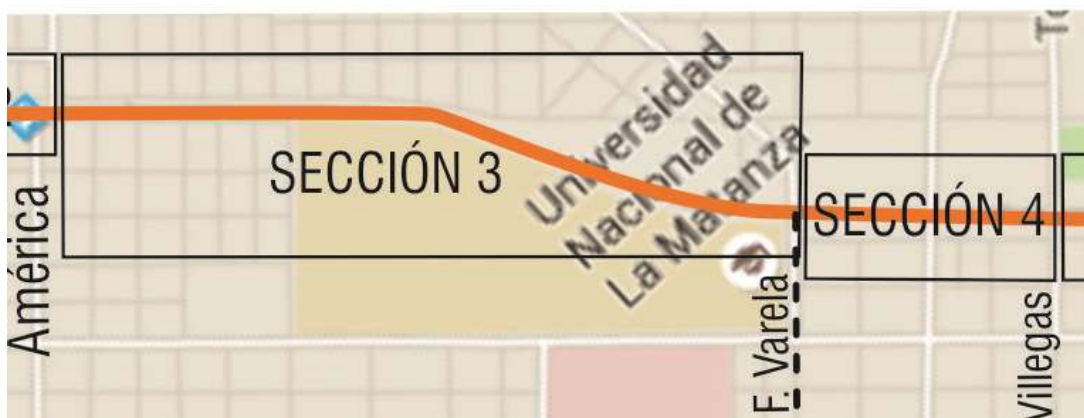
Esta Sección tal vez la más extensa corre en principio también entre las calles Ancaste y Rincón, pero a partir de La Paz la calle Rincón se corta frente al importante predio ocupado por la Universidad de La Matanza. Es decir que en la primera parte se pueden desarrollar dos parques laterales de las características de los anteriores, denominados provisoriamente Ancaste 2 y Rincón 3. Existe en la Sección un solo paso a nivel intermedio en la calle América.

En cuanto a la circulación vehicular, se propone abrir un nuevo paso a nivel en la calle La Paz, de forma tal de concentrar el desplazamiento vehicular por el lado NO a lo largo de Ancaste y su continuación Rincón. Se propone colocar un Puente peatonal a la altura de la calle Pasco, para vincular las áreas circundante.

En el tramo restante hasta F. Varela se desarrollará el parque Ancaste 3 (entre las calles La Paz y Caupolicán). La Ciclovía ente caso tendrá un desarrollo distinto. En principio no se continuará del lado NO ya que cruzará del otro lado al parque Ancaste 2 por el paso a nivel de América, para continuar hasta la calle F. Varela.

Sección 4: Entre las calles Florencio Varela y la calle Villegas.

En principio la circulación vehicular se realizará por la calle Rincón, ya que no resulta factible la apertura de calzadas por no haber espacio suficiente, entendiéndose deberán encararse nuevos estudios para establecer las nuevas restricciones de los dominios. En este caso la Ciclovía puede extenderse en forma lateral a las vías ferroviarias del lado SE.



Sección 5: Entre la Avda. Villegas y la Avda. Brig. Gral. J. M. de Rosas.(Pasos a nivel)

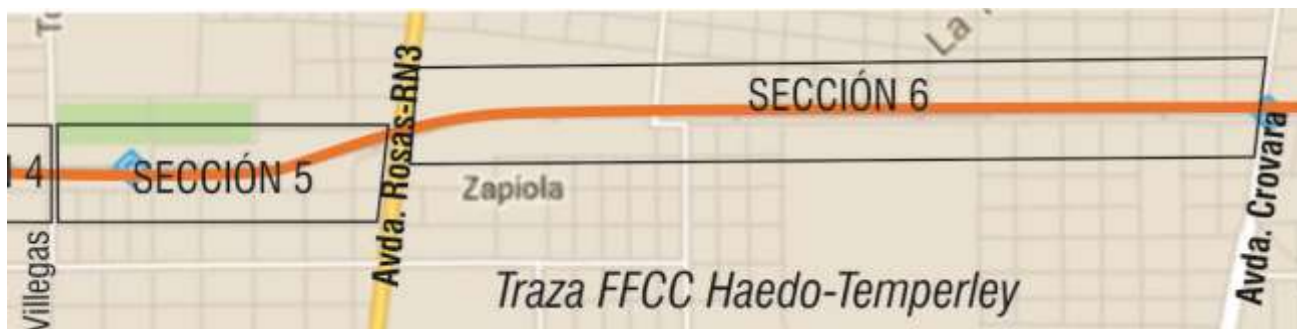
Entre la Avda. Villegas y la calle Perú se encuentra la Estación San Justo donde ya existe un núcleo verde en condiciones para el desarrollo del parque Lineal, denominado provisoriamente: San Justo 1. Asimismo se puede continuar el mismo a partir del paso a nivel Perú hasta la calle Indart, donde se propone colocar un Puente Peatonal. La circulación vehicular se realizará como en la actualidad a lo largo de las calles Zapiola y Rincón. La Ciclovía se desarrollará del lado NO.

Sección 6: Entre las arterias Avda. Brig. Gral. J. M. de Rosas y la Avda. Crovara.

En esta Sección se tiene una disposición en que las vías corren recostadas en el lado NE dejando un amplio espacio para el desarrollo de los núcleos verdes en forma continua y la calle J. P Esnaola actualmente con calzada de tierra dispone de un espacio suficiente para desarrollar una disposición con doble sentido. Por otra parte la calle Rincón en la otra paralela está trazada a partir de Helguera hasta Avda. Crovara con pavimento de media calzada, que operaría en este caso como acceso secundario.

Además de los Pasos a nivel ya nombrados existen en el tramo otros dos intermedios en las calles Peribebuy y Alberti, proponiéndose instalar el puente peatonal N° 4 en el cruce con la calle Godoy Cruz.

Los núcleos verdes a establecerse serían dos: uno lineal que se extendería a lo largo de todo el tramo Esnaola 1 por donde se continuaría la Ciclovía y senda peatonal y el otro una plaza angosta Rincón 3 entre la zona ferroviaria y dicha arteria.



Conclusiones

Es indudable que la propuesta de desarrollar un proyecto de las características planteadas implica un esfuerzo de Planificación e Ingeniería importante, no obstante, se entiende que el impacto positivo en el entorno y las comunidades merecen las inversiones consecuentes, las que serán ejecutadas en un período de dos o tres ejercicios anuales.

Asimismo es una excelente oportunidad para la colocación de 4 de los puentes peatonales disponibles que serían colocados en los emplazamientos nombrados.

3.- Centro Integral de Monitoreo de la Movilidad

Desde 2012 se encuentra operativo el Centro de Control de Semáforos, una división de la Secretaría de Tránsito y Transporte que controla, coordina y administra la red de semáforos de los grandes centros de La Matanza.

Durante el 2015 como parte del Plan de Optimización Tecnológica del área y para responder a los futuros requerimientos del proyecto Metrobus la Matanza, el Centro de Control de Semáforos evolucionó, y se convirtió en el Centro Integral de Monitoreo de la Movilidad.



Campaña gráfica 2016.

El mismo cuenta con cuatro servidores de área que comunican y controlan el sistema semafórico en tiempo real, de los equipos instalados en los centros de San Justo, Lomas del Mirador, Ramos Mejía y La Tablada. Con capacidad para conectar a cada una de ellas 250 intersecciones. La capacidad de los equipos administradores es única en la región. Se prevé en el corto plazo la conexión de las intersecciones semaforizadas comprometidas a la traza del Metrobus.

Este centro cuenta con los recursos para realizar una óptima gestión operativa del tránsito a través de sistemas de comunicación dinámicos -como carteles de leyenda variable- que informan al usuario sobre el estado del tránsito en tiempo real, seguimiento de las unidades de Policía de Tránsito, y monitoreo de cámaras de videovigilancia propias, además de las que fueron cedidas por el Centro Operativo Municipal (COM).

Se prevé, en sucesivas etapas, lograr el control y monitoreo de la totalidad de los semáforos, la implementación de ondas verdes en las principales vías circulatorias, la gestión operativa on-line del flujo de tránsito en todo el distrito, y por último pero no menos importante el control y seguimiento a través de GPS de todos los medios de transporte público del Municipio y la detección inmediata de incidentes en la vía pública.

4.-Puesta en Valor del Espacio Público:

Eje 1: Accesos a los Centros Urbanos

Se realizó la remodelación de las calzadas de las vías de accesos a centros urbanos con la incorporación de isletas centrales con infraestructura para el Alumbrado Público y arbolado. Además se realizó la renovación y ampliación de las aceras con nuevo equipamiento, se construyeron dársenas y paradas para el transporte público, en los siguientes lugares:

- a) Avda. Crovara y Avda. Gral. Paz, en la localidad de la Tablada.
- b) Avda. Mosconi y Avda. Eva Perón en su intersección con la Avda. Gral. Paz, en la localidad de Lomas del Mirador.
- c) Avda. Rivadavia y Avda. Díaz Vélez en la localidad Ramos Mejía.

Se encuentran programadas acciones similares en 10 nuevos emplazamientos.

Complementando este programa se han implementado numerosos ordenamientos para mejorar el acceso a las diferentes localidades, con la integración e implementación de Pares Circulatorios, como es el caso del par Brandsen – Beron de Astrada que beneficia a las localidades de San Justo, Lomas del Mirador y La Tablada. En este caso la calle Brandsen tiene una extensión que prácticamente atraviesa el Municipio de SE a NO. La implementación de este recurso se enmarca dentro del grupo de acciones de mejora de Bajo Coste.

Eje 2: Intervención en Centros Comerciales, espacios exclusivos para peatones.

La primera etapa de este plan ha sido la remodelación integral de la calle Dr Ignacio Arieta en el Centro de la Localidad de San Justo. En una extensión de 4 cuadras sobre dicha arteria se ha unificado la calzada con las aceras para uso exclusivo de los peatones. Estos cambios se han acompañado con la instalación de moderno equipamiento urbano.

Propuestas similares a este Centro Comercial a cielo abierto se desarrollarán en otras localidades.



Eje 3

.Camino

de la Rivera de la Cuenca Hídrica Matanza-Riachuelo (Camino de Sirga)

Dicha cuenca hídrica atraviesa al Partido a lo largo de toda su extensión y se ha estudiado en profundidad. Respecto de la movilidad del área mencionada se plantea en una primera etapa la remodelación del Camino de Sirga existente entre la Avda. Gral. Paz y la localidad de Ciudad Madero, en el Barrio La Saladita. Junto con la posterior construcción de una calzada de continuación que se extienda hasta el empalme con la Ruta Provincial Nº4, con la intención de incorporar Parques Lineales en su extensión.



Fotografías de calzada existente acceso Barrio La Salada - La Matanza.

En este caso sería prioritario ensanchar el tramo actual con una configuración de dos calzadas de dos carriles separadas por un divisor central.

De esta forma se mejoraría la circulación en el sector teniendo en cuenta el desarrollo actual de nuevos ingresos por el lugar al Mercado Central de Buenos Aires. En el tramo restante se podría organizar el trazado de la nueva calzada en sucesivas etapas según la disponibilidad de medios económicos, lo que es sumamente importante a fin de evitar como es habitual la intrusión con construcciones de emergencia de la zona de camino.