

Índice

1. Presentación del documento estratégico	5
2. Objetivos	7
2.1 <i>Objetivo General</i>	7
2.2 <i>Objetivos Específicos</i>	7
3. Transporte público de personas	9
3.1 <i>Proyecto de implementación de carriles exclusivos para APP.</i>	9
3.2 <i>Programa -a escala ciudad- de integración socio urbana por llegada del APP.</i>	13
<i>Aislamiento sociourbano de barrios del sur y el oeste.(Trazado de circulación interna en barrios, con vinculación a centros educativos y de salud más próximos).</i>	
3.3 <i>Proyecto de utilización del ferrocarril como transporte urbano</i>	14
3.4 <i>Evaluación del uso de la infraestructura ferroviaria en el partido de Gral. Pueyrredón</i>	14
<i>El tren urbano como alternativa de transporte público. La recuperación de la conexión ferroviaria al puerto con relocalización del asentamiento.</i>	
4. Tránsito pesado	16
4.1 <i>Red de tránsito pesado y nuevos ejes viales</i>	16
4.2 <i>Interfase puerto-ciudad</i>	17
4.3 <i>Encuesta de transporte de cargas al costado de la vía</i>	21
4.4 <i>Puerto/ciudad: contiguidad, yuxtaposición, comisión, de gestión socio-urbana</i>	23
4.5 <i>Plan urbano de sector (plan especial del PGT/PE) para la nueva centralidad Juan B. Justo Oeste</i>	24

5. Ordenamiento del espacio público	27
5.1 Eje avenida Polonia-Jara-Tejedor	27
5.2 Proyecto de transformación de la avenida Champagnat	30
5.3 Desconexión interna en el área Norte. Replanificación urbana en base a ejes viales estructurales	32
<i>(Puente de la integración, circunvalación intra área paralela curso del arroyo, colectoras acceso urbano, etc.)</i>	
5.4 Seguridad vial reformulación programa guardianes del tránsito	34
6. Ordenamiento del área central	35
6.1 Corrimiento de paradas e implementación de carril preferencial en calle Belgrano	35
6.2 Grupo de trabajo intersectorial para pacto convivencial de usos. Agenda combinada de temas	38
6.3 Niveles de servicio en área central	39
6.4 Distribución urbana de mercancías	40
7. Bicisendas	41
7.1 Programa de implementación de bicisendas.	42

Plan Maestro de Transporte y Tránsito

Para aprender a convivir mejor



1. Presentación del documento estratégico

El PMTT fue pensado como un proceso de elaboración e implementación simultánea progresiva y gradual, en etapas.

1. Etapa inicial preparatoria (febrero a noviembre de 2012)
2. Etapa de implementación estratégica (2013)
3. Etapa de seguimiento y reformulación estratégica (2014 en adelante)

Para cubrir este abordaje inicial se organizó en torno a tres componentes

- I. Movilidad
- II. Comunidad, territorio y comunicación
- III. Gestión estatal, intersectorialidad e interjurisdiccionalidad

Los trabajos de los componentes, en todo momento, fueron coordinados y combinados a través de mecanismos metodológicos de integración.

Durante el año 2012 las actividades se concentraron en la realización de un análisis situacional y en ordenar y sistematizar la problemática de gestión.

Por lo tanto cada componente se dedicó a relevar documentación y datos de origen estatal o privado, efectuar estudios particularizados sobre aquellos aspectos de la problemática de los cuales no se encontraron (o se comprobó que no se hubieran producido) datos, escritos, publicaciones necesarios para avanzar en soluciones a los mismos, se efectuaron decenas de entrevistas y sesiones de trabajo con los más diversos actores gubernamentales, académicos, empresariales y sociales de alguna manera vinculados a esos mismos campos problemáticos, así como innumerables reuniones de trabajo, talleres, coloquios, plenarios de integración en una fase inicial exploratoria, así como ciclos formalizados de planificación participativa y gestión asociada en una fase inmediata, preludivo la acción gubernamental que pudiera derivarse de toda la etapa preparatoria del Plan Maestro.

Cabe hacer constar que el programa de trabajo para el PMTT fue en parte modificado (y a la vez potenciado) por la imprescindible y temprana articulación con las actividades que al MGP le demandó la elección de

Mar del Plata al programa de Ciudades Sustentables del BID así como la decisión municipal de adherir a otro proyecto, también internacional, Ciudad de los Niños, orientado por el profesor Francesco Tonucci. Ambas decisiones de gestión, al recaer sobre asuntos en proceso de estudio y evaluación por el equipo del PMTT, demandaron ajustes y reorientaciones en las actividades originalmente programadas. En esa misma línea hay que anotar que el viaje (en la segunda semana de diciembre de 2012) de una delegación del Ejecutivo y Legislativo Municipal con representantes de cámaras del transporte de cargas, de transporte público de personas, de comercio e industria y de la coordinación del PMTT, a la ciudad de Curitiba, Brasil, significó un intercambio importantísimo en momentos previos e inmediatos al cierre de los trabajos previstos por el PMTT para su etapa preparatoria.

Esta etapa preparatoria concluye con la elaboración de este Documento Estratégico que sistematiza el análisis situacional integrado y provee una lista explicativa de la problemática de gestión que el PMTT habrá de encarar, considerando la complejidad, prioridad y viabilidad de las acciones estratégicas propuestas dado que una parte substancial de los problemas identificados y formulados en esta etapa tienen perspectivas de ser abordados en el corto y medio plazo.

Dado que este conjunto estratégico preliminar está en condiciones de ser implementado en plazo más o menos inmediato, en la continuidad de su proceso general de elaboración, en 2013 el PMTT estará -en parte- siendo implementado (con la aplicación de las estrategias preliminares de acción aquí propuestas) mientras seguirá -también en parte- siendo formulado (con el abordaje de problemáticas más complejas).

Este documento con que se cierra esta etapa inicial abre la acción gubernamental planificada que comienza a intervenir en la cuestión central de movilidad y transporte en Mar del Plata, y organiza el proceso de planificación subsiguiente, el cual podrá estar apoyado, incluso, en reorganizaciones orgánico-administrativas (normativas y/o funcionales) del sector estatal local, que pudieran ser imprescindibles para enfrentar la etapa siguiente.

En la siguiente segunda etapa, la de implementación estratégica, habrá de comenzar la ejecución de obras físicas y de prácticas operativas determinadas en este documento estratégico, así como podrán continuarse los ciclos específicos de planificación-gestión iniciados en la etapa preparatoria, de los cuales este mismo documento estratégico brinda suficiente información de su estado de situación y perspectivas.

La implementación subsiguiente arrastra conexiones e interrelaciones próximas entre las diferentes acciones propuestas y convoca a planificar nuevas y simultáneas alternativas que operen como prevención ante la reproducción futura de problemas similares en otras áreas urbanas que ya presentan indicadores de riesgo. En ambos casos, sean "conexiones evidentes" como las primeras, o sean "anticipaciones imprescindibles", como las segundas, podemos encontrar la huella de la integralidad de la cuestión urbana, que se manifiesta en la estrecha y condicionada relación mutua entre desarrollo urbano, estructura viaria y transporte-tránsito.

La jerarquización del Autotransporte Público de Personas (APP) lleva a implantar vías exclusivas y distanciar las paradas y, levantando la mirada, a reintroducir el aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria localizada en el ejido urbano proyectando el uso del FFCC como transporte público urbano complementario del automotor. En un mediano plazo eso supone una consulta a las poblaciones hipotéticamente usuarias tanto para aproximar las probabilidades de la demanda que tal oferta satisfaría, como para determinar los apeaderos del trayecto. Y en un plazo más largo, para completar la recuperación de todo el trazado ferroviario urbano, será necesaria una articulación asociativa con políticas de otra escala y jurisdicciones como, solo como ejemplo, las políticas nacionales ferroviaria, de desarrollo social y de vivienda y hábitat popular.

El programa de bicisendas y el programa de acceso del ATP a barrios donde hoy no llega por falta de pavimentación están singularmente emparentados porque las obras de infraestructura vial para esos fines incluyen las obras paralelas de las bicisendas barrio-locales.

La red de tránsito pesado propuesta, que supone la habilitación de un par de vías urbanas para ese fin y su conexión con una circunvalación conectora entre la 88 y la 226, implica aliviar del tránsito pesado a las Av. J.B. Justo y Champagnat, pero eso no omite la imperiosa necesidad de instalar en medio plazo una convivencia gradual pero efectiva entre los medios y empresas de transporte y los vecinos residentes en áreas de uso mixto industrial-residencial (como el entorno próximo al puerto y el de J.B. Justo Oeste) y considerar su impacto en el largo plazo, asumiendo la regulación del uso del suelo y de las actividades permitidas en el nuevo trayecto del tránsito pesado. Todavía en este mismo punto, el desplazamiento de la red de tránsito pesado favorecerá la ya incipiente e irreversible tendencia a configurar una nueva centralidad sobre la J.B. Justo oeste con localizaciones de importantes servicios públicos (CEMA, Ciudad Judicial), de oficinas de empresas privadas y de comercio, fenómeno que demanda una decidida actualización de la normativa urbanística (vía un plan especial que defina nueva zonificación-usos y actividades permitidas-tránsito local) de un sector urbano sometido ya a veloces cambios funcionales y edilicios.

El ordenamiento del área central es paradigmático porque exige el afinamiento de las herramientas normativas (como uso de suelo, condiciones de habilitación con capacidad de stock), de control operacional (como micro simulación informática del PP o el diseño, tamaño, cantidad y localización de dársenas para carga y descarga de turistas y de mercaderías) y también lo es por la complicación adicional de la afluencia turística en la temporada veraniega –y otros periodos más cortos-, que resultan muy diferenciados de la ciudad habitual. Es necesario también que ciertas condiciones subjetivas sectoriales de actores económicos empiecen a aceptar que el uso adecuado del espacio público (escaso en el área central para la cantidad e intensidad de usos demandados) depende no solo de una mejora, actualización y modernización del estado municipal, sino también de una mejora, actualización y modernización de las empresas privadas (comercio, transporte, servicios) que redunde en un pacto convivencial que las involucre, junto con el municipio. En esa línea son de mucha relevancia los primeros acuerdos tomados en las prácticas asociadas desarrolladas entre el municipio y varios importantes actores económicos de la ciudad (ejemplos: el movimiento de ómnibus turísticos

charter o los horarios y criterios para la carga y descarga de mercaderías), aplicando un sistema de intercambio y negociación continuo y sensible respecto a una cuestión tan delicada, inestable e incierta.

Estos ejemplos de "conexiones evidentes" entre acciones estratégicas propuestas en esta etapa del PMTT y de relaciones entre ellas y otras acciones que denominamos "anticipaciones imprescindibles" ilustran el estado actual del PMTT y su futuro previsible, y materializan nuestro modo de ayudar a la gestión decisional en la implementación estratégica.

Entre los objetivos planteados en el marco del PMTT se distingue el de identificar acciones que pudieran conformar una carpeta de proyectos que atendieran las cuestiones claves referidas a la movilidad, vialidad y el transporte para formar parte de la agenda municipal.

Interesa que la explicación y la acción consecuente sea resultado de una observación y una práctica intersectorial, agregando al escenario de trabajo a todas las oficinas y sectores que estén, o vinieran a estar, involucrados en los problemas tratados. También que el modo de planificar las transformaciones necesarias posibilite una práctica conjunta de decisores políticos técnicos y organizaciones sociales, vecinales y no gubernamentales en la forma de un quehacer participativo y una acción asociada entre gobierno y comunidad, creando trayectorias creíbles y viables para los caminos que se ensayen con vistas a los cambios deseados.

Todas las propuestas y recomendaciones referidas al transporte y la vialidad concurren a racionalizar y optimizar las formas de desplazamiento de la población, así como también la de los bienes. Asimismo se apunta a lograr un territorio integrado, en el que se superen las dificultades de conectividad entre los distintos sectores urbanos, ya sea por deficiencias de la red vial como por la existencia de barreras urbanas; a lograr brindar similares condiciones de accesibilidad a todos sus sectores y permitir que dichas conexiones se realicen con mínimos costos económicos y ambientales.

ENFOQUE METODOLOGICO

Etapa inicial preparatoria

1. ETAPA. Trabajo simultáneo y articulado de tres componentes específicos:

- Movilidad
- Comunidad, territorio y comunicación
- Gestión estatal, intersectorialidad e interjurisdiccionalidad

2. ETAPA. Cursos de acción y proyectos desarrollados:

- **Saturación de Area Central:** Grupo de trabajo intersectorial para pacto convivencial de usos. Agenda combinada de temas.
- **Transporte Público de Personas:** Evaluación del uso de la infraestructura ferroviaria en el Partido de General Pueyrredón.
- **Desconexión interna del Area Norte:** Replanificación urbana. Area Norte en base a ejes viales estructurales.
- **Nueva centralidad:** Juan B. Justo Oeste.
- **Aislamiento sociourbano de barrios del Sur y el Oeste:** Programa a escala ciudad de integración sociourbana por llegada de Autotransporte Público de Personas (APP).
- **Seguridad vial:** Reformulación del Programa Guardianes del Tránsito.
- **Relación Puerto-ciudad: contiguidad, yuxtaposición:** Comisión de gestión sociourbana.

Etapa de implementación estratégica

Etapa de seguimiento y reformulación estratégica

2. Objetivos

El Plan Maestro de Transporte y Tránsito, nacido con vocación de continuidad, analiza críticamente el modelo actual de movilidad de la ciudad y plantea las modificaciones a partir de políticas de movilidad sustentable, definidas conjuntamente con el Poder Ejecutivo de la Municipalidad de General Pueyrredón, y considerando los siguientes objetivos.

2.1 OBJETIVO GENERAL

Ordenar el crecimiento de la ciudad, asegurando la movilidad de las personas, y regulando con políticas públicas la oferta de los servicios y las operaciones urbanas para configurar una ciudad sustentable social y ambientalmente.

2.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

Asignar eficientemente el espacio público a aquellas actividades, servicios y operaciones que agregan valor a la ciudad.

Potenciar las estrategias que favorezcan el uso de los modos más ecoeficientes (autotransporte público de personas, el peatón y a bicicleta) para lograr un sistema sustentable de transporte.

3. Autotransporte público de personas

3.1 PROYECTO DE IMPLEMENTACIÓN DE CARRILES EXCLUSIVOS PARA APP.

Una herramienta probada para priorizar al APP frente a otros modos como el automóvil particular y el taxi, es asignarle carriles de circulación de uso exclusivo.

Se entiende por carril exclusivo aquél por el cual circula únicamente cierto tipo de vehículo, en este caso, los ómnibus urbanos. En general la implementación de esta tipo de carril ayuda a:

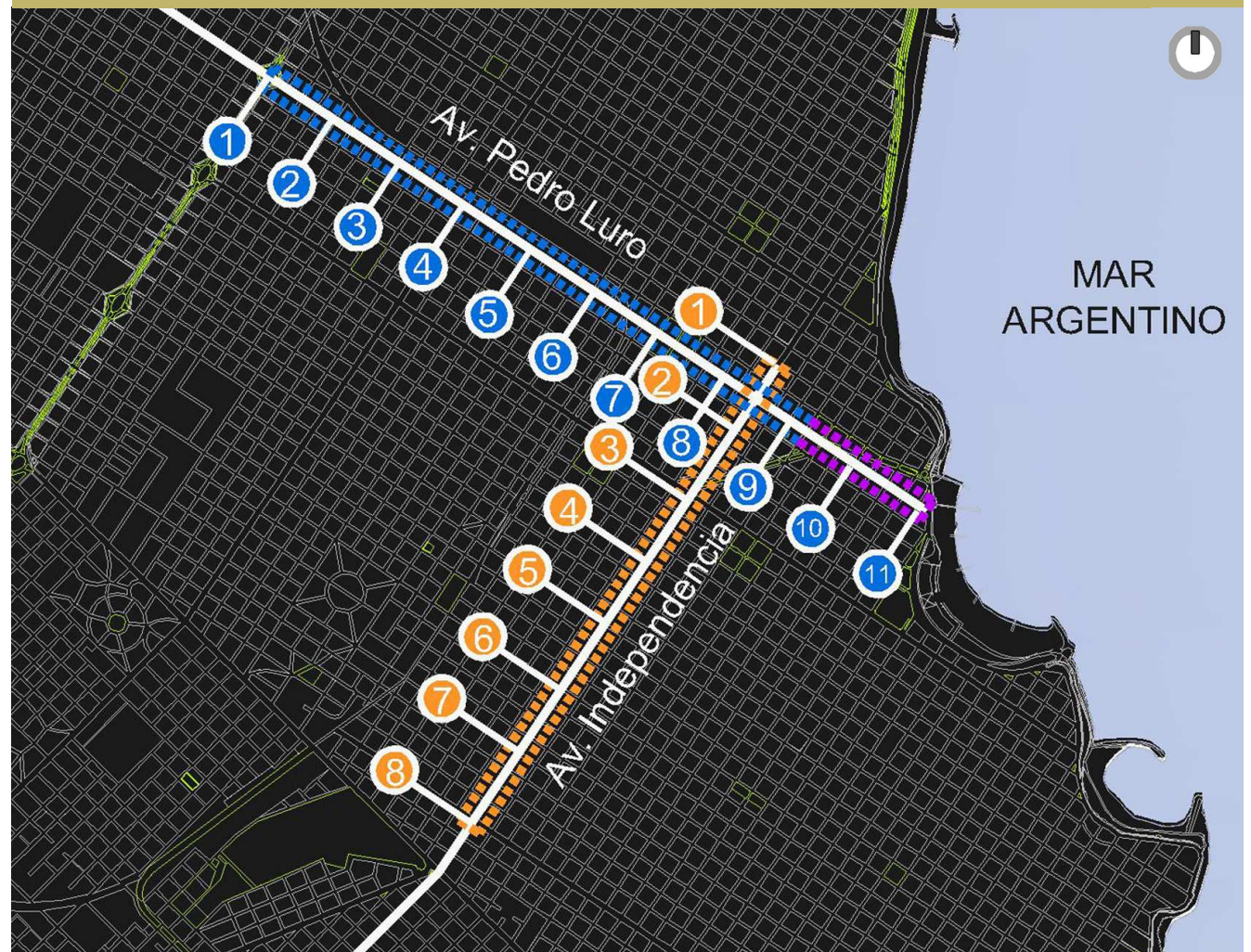
- Mejorar el servicio de transporte público, aumentando la velocidad comercial de los servicios y por lo tanto reduciendo el tiempo de viaje.
- Reducir el ruido, la contaminación y la congestión.
- Disminuir los accidentes de tránsito.

Por sus características de corredores troncales, se propone la implementación de carriles exclusivos centrales, uno en cada sentido de circulación, en las avenidas Luro e Independencia.

Referencias

CARRIL CENTRAL APP	
	Avenida Pedro Luro con carril central exclusivo para Autotransporte Público de Pasajeros
	Avenida Independencia con carril central exclusivo para Autotransporte Público de Pasajeros
PARADAS	
	Cruce con Av. Champagnat
	Cruce con calle T. Broncini
	Cruce con calle Chile
	Cruce con Av. Jara J.H.
	Cruce con calle Italia
	Cruce con calle San Juan
	Cruce con calle Dorrego
	Cruce con calle Jujuy
	Cruce con calle Rioja
	Avenida Independencia con carril preferencial (sentido hacia el mar) para Autotransporte Público de Pasajeros
PARADAS	
	Cruce con calle Cordoba
	Cruce con calle Entre Ríos

Carriles exclusivos APP - Detalle de paraderos



Parador APP - Av. Luro

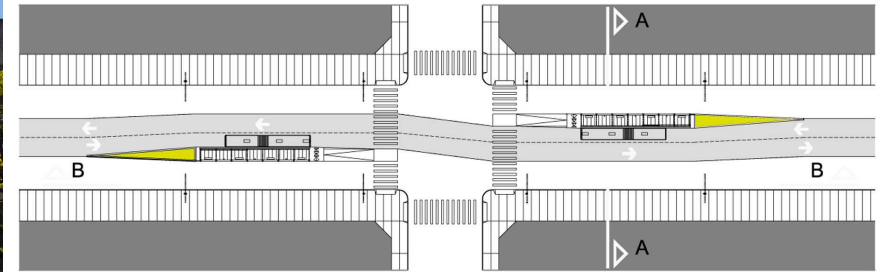


Parador APP - Intersección Av. Independencia y Bolivar

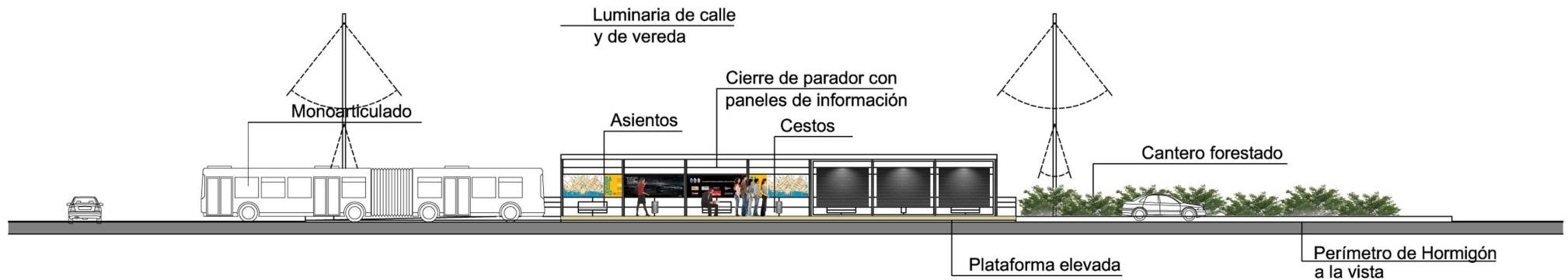
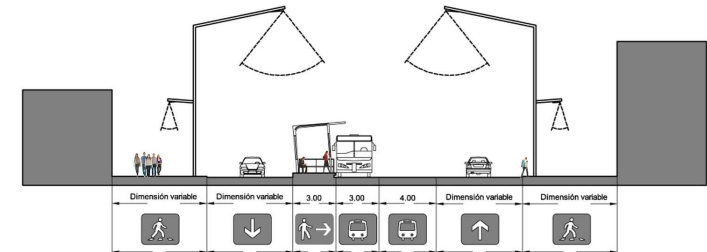


Corte B-B

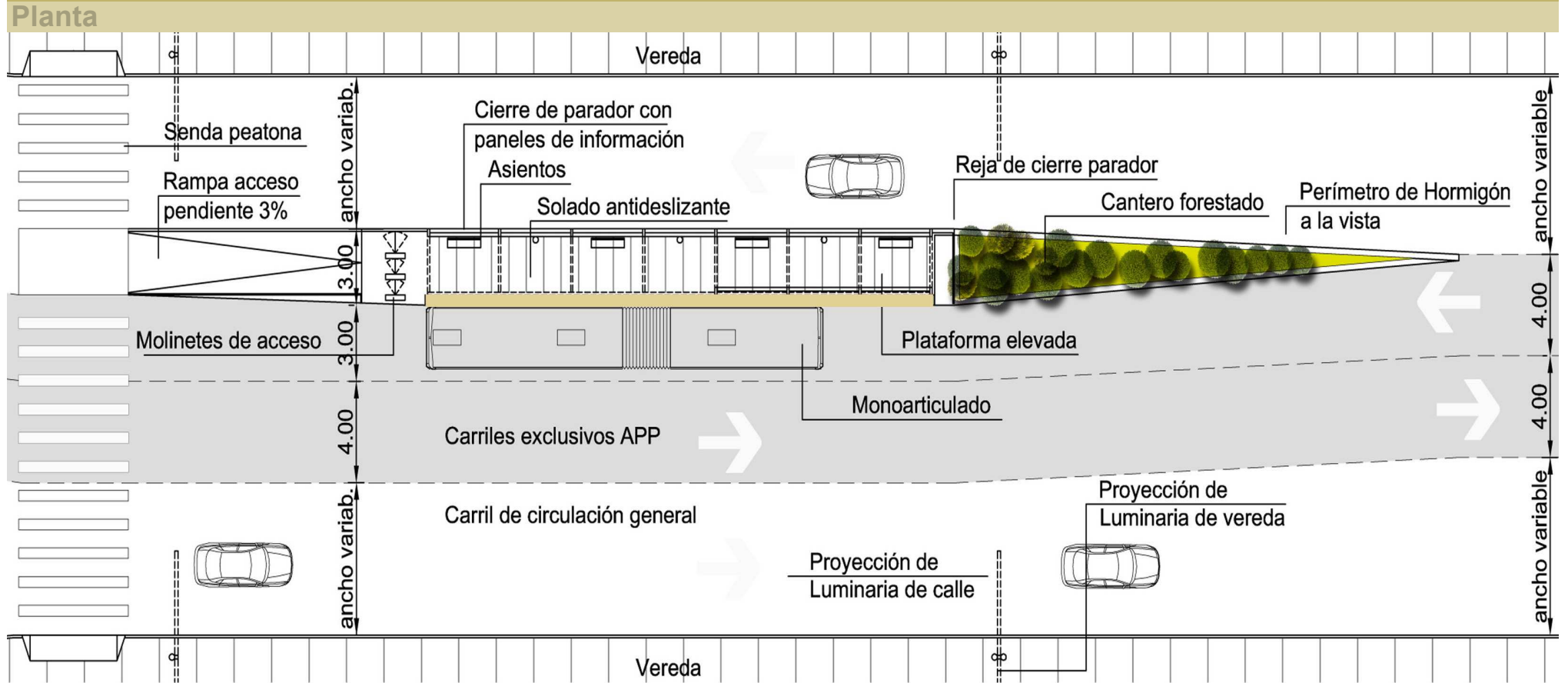
Cruce modelo



Corte A-A



Parador APP - Intersección Av. Independencia y Bolivar



3.2 PROGRAMA -A ESCALA CIUDAD- DE INTEGRACION SOCIO URBANA POR LLEGADA DEL APP. AISLAMIENTO SOCIOURBANO DE BARRIOS DEL SUR Y EL OESTE. (Trazado de circulación interna en barrios, con vinculación a centros educativos y de salud más próximos).

Las políticas de transporte son las que resuelven las necesidades de movimiento de la gente y son una **herramienta de inserción** o bien por el contrario, **de exclusión**, según permitan a más o menos personas hacer uso de su propio espacio urbano en el ámbito laboral, doméstico, de recreación.

De acuerdo a datos suministrados por el municipio, existe un alto porcentaje (cerca del 40 %) de calles sin pavimentar. Esto tiene un impacto negativo muy alto en el desempeño del transporte público.

Se remarcan las deficiencias del transporte público, tanto la falta de frecuencias en general, deficiencia de infraestructura, tarifas, ausencia de servicio de transporte público nocturno. Esta problemática se ve agudizada en temporada, donde los servicios se ven recargados por la demanda turística, lo que deriva que en muchos casos los servicios no se detengan en todas las paradas.

La problemática interna de los barrios se ve reflejada en la falta de accesos, dársenas de espera y en la disposición de los recorridos a los barrios, sobre todo en relación a la vinculación con servicios de salud y el transporte de escolares, incluyendo esto último situaciones de riesgo por la excesiva cantidad de alumnos transportados en horarios de entrada y salida por la falta de frecuencias.

Se propone un trabajo sobre casos identificados en el territorio de aislamiento socio urbano de barrios de las Zonas Sur, Oeste y Norte del Partido.

La elaboración del Programa a escala ciudad de Integración Socio-urbana por llegada del APP comprendió, a través de un trabajo intersectorial e interjurisdiccional, el encuentro e intercambio en entrevistas con

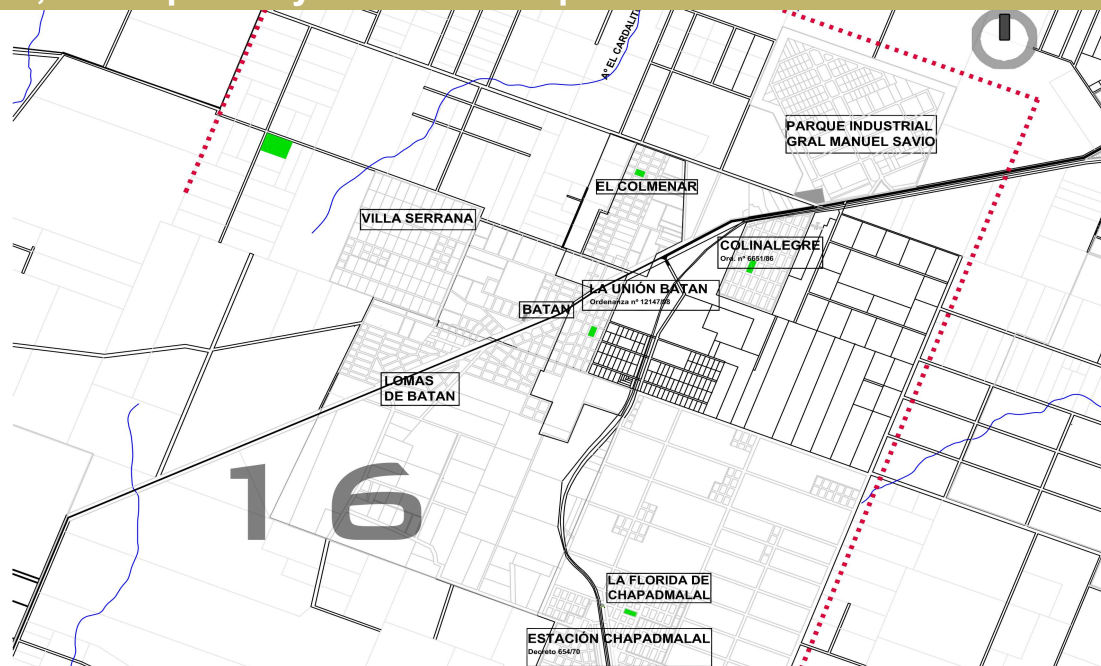
actores clave de la administración municipal, empresas y comunidad para la determinación del listado y orden de casos que configuraran el Programa, estableciendo la delimitación geográfica y socio urbana de cada caso, las condiciones actuales de prestación del servicio y la definición de las acciones a considerar.

Participaron la Dirección de Transporte, Departamento de Transporte Urbano, Secretaría de Desarrollo Social, Dirección de Promoción Social y Comunitaria (Programa Plan Más Vida), Dirección General de Asuntos de la Comunidad, EMVIAL, Empresas prestadoras del Servicio de Transporte Público de Personas y actores de la comunidad, convocados para consultas específicas en cada uno de los casos.

Quedó configurada una lista de 17 casos en los cuales se consideran la aplicación de acciones de modificación de la matriz de recorridos basadas en los conceptos de desarrollo y articulación de trasbordos, reubicación de cabeceras, ajuste y modificación de sistema de rondines.

El Programa dispone ya de la lista ordenada de casos con viabilidad verificada, aunque su implementación está sujeta, en los casos que corresponda, a proyectos y obras de infraestructura en ejecución y en proyecto, y a la aprobación de ordenanzas de modificación de recorridos.

Batán, El Boquerón y estación Chapadmalal



3.3 PROYECTO DE UTILIZACIÓN DEL FERROCARRIL COMO TRANSPORTE URBANO¹.

En la actualidad el Municipio de Gral. Pueyrredón cuenta con una traza ferroviaria prácticamente en desuso, es la que lo une con la ciudad de Miramar. A partir de diferentes ideas surgidas en los talleres del PMTT y otras que se vienen discutiendo en diferentes ámbitos municipales, profesionales y académicos se propone la utilización de ciertos sectores de la traza para la circulación de trenes urbanos de pasajeros.

Una de las características de este trazado es que permitiría contar con un eje transversal de movilidad que complementaría la radialidad del sistema de autotransporte de pasajeros imperante hasta ahora en el municipio. Asimismo se podría incorporar la concepción de la multimodalidad y la complementación de los diferentes modos de transporte (tren, autobús, automóvil particular, bicicletas.)

1. Esta propuesta se desarrolla a nivel de idea prospectiva, con algunos avances proyectuales, pero no está avalada por ningún estudio de demanda, ni de factibilidad técnica, económica y financiera.

3.4 EVALUACIÓN DEL USO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN EL PARTIDO DE GRAL. PUEYRREDÓN.

El tren urbano como alternativa de transporte público. La recuperación de la conexión ferroviaria al puerto con relocalización del asentamiento.

Con la promulgación de la Ley Provincial N° 11.547 fueron aprobados los convenios suscriptos entre la Nación y la Provincia por los cuales el Estado Provincial asumió la concesión de los servicios públicos ferroviarios de cargas y de pasajeros. El 15 de Enero de 1993, mediante el Decreto Provincial N° 99/93 se procedió a la creación de la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial, y su complementario el Decreto N° 3532/93.

La concesión de esta Unidad Provincial fue originalmente para el ramal Altamirano-Mar del Plata y su extensión a la ciudad balnearia de Miramar. Luego esta Unidad se haría cargo de gran cantidad de servicios interurbanos en los ramales del Ferrocarril Roca, San Martín y

Sarmiento.

La existencia de una traza ferroviaria urbana y periurbana en Mar del Plata y su zona nos plantea la posibilidad de incorporar esta alternativa en una proyección del sistema de transporte del Partido de General Pueyrredón.

Actualmente se distinguen en esta traza distintos tramos con diferentes grados de operatividad de acuerdo con los servicios ferroviarios interurbanos existentes, hoy en manos de la Provincia de Buenos Aires como concesionaria del Estado Nacional.

El actual tendido ferroviario, pensado para otros fines, corta de forma transversal la trama urbana, como eje norte-sur y sin tocar el microcentro, rompiendo la tendencia radial que se impuso desde siempre en el diseño de los recorridos de las líneas urbanas de transporte colectivo.

Por otra parte, la incorporación de la Terminal Ferroautomotora y los nuevos equipamientos en la ex Estación de cargas constituyen nodos comunitarios más que importantes a la hora de proyectar la demanda futura de esta modalidad.

La incorporación del servicio Tren Urbano enriquecerá ostensiblemente la propuesta de transporte colectivo de Mar del Plata. Teniendo en cuenta su recorrido en base al eje de la traza ferroviaria, será complementario del actual servicio colectivo automotor para lo que será necesario pensar en la incorporación de Centros de Transferencia de pasajeros. Las ventajas del Tren Urbano tienen que ver con la rapidez en la conexión norte-sur, ventajas de tipo ambientales por menor consumo energético y bajo impacto visual y sonoro.

El acceso ferroviario al Puerto de Mar del Plata funcionó como alternativa de transporte hasta entrada la década del 80. Aparecen y se profundizan en los últimos años desde las diferentes jurisdicciones con algún grado de competencia en el ámbito ferroportuario, instrumentos de planificación que contemplan la recuperación del ramal de acceso al Puerto.

En primer lugar, y atendiendo a la fortaleza que los antecedentes de la planificación en las distintas jurisdicciones le han asignado a la recuperación del acceso ferroviario al Puerto de Mar del Plata, podemos inferir que el Tren Urbano se potencia sobre la base de las justificaciones que desde la logística del transporte de cargas vinculada a la terminal portuaria se esgrimen para la recuperación ferroviaria de este tramo. La recuperación del acceso ferroviario al Puerto significa una mejora de la infraestructura portuaria que potencia estratégicamente las posibilidades futuras de esta terminal marítima.

En segundo lugar, la complejidad de este tramo no encuentra fundamentos solo desde la visión del transporte, sea este de cargas o de pasajeros, sino más bien desde la cuestión social que plantea la ocupación de parte de la traza por viviendas precarias sin ningún tipo de planificación por parte del estado. Por ello, desde el PMTT nos planteamos una lógica de actuación desde la cual se pueden derivar las bondades de intervención en este tramo de vías.

Quienes viven -en condiciones de precariedad- sobre la traza ferroviaria necesitan mejorar su hábitat y es importante desde el estado atender las cuestiones que esto plantea, como también las derivadas de la mejora ambiental de los barrios vinculados al Puerto.

Las características y complejidad de la idea/propuesta que se deriva de nuestro Tren Urbano exigen un trabajo centrado en la búsqueda de aquellos grupos o sectores especiales que tengan algo que decir respecto a este asunto. A diferencia de otros asuntos que han sido elaborados en este PMTT y que han sido validados desde el propio trabajo participativo con los funcionarios directos pero especialmente con los sectores sociales vinculados directa o indirectamente, el Tren Urbano requiere de apoyo de Organismos, Instituciones y Grupos vinculados a la Planificación y al Transporte.

Se propone organizar un **Grupo de Trabajo para la evaluación de las alternativas de utilización de la Infraestructura Ferroviaria** dentro del Partido de Gral. Pueyrredón.

Esta idea nace en los consensos establecidos en las Jornadas de Integración de Componentes dentro del Plan Maestro de Transporte y Tránsito.













La incorporación de Mar del Plata en el Programa de Ciudades Emergentes y Sostenibles del Banco Interamericano de Desarrollo junto al concurso y adjudicación del equipo de coordinación del Plan Estratégico de Gral. Pueyrredón, fueron elementos centrales en los que el asunto del Tren Urbano fue tomando relevancia.

La confluencia, no planificada por el PMTT, de estos nuevos actores (BID, Plan Estratégico, Consultores especialistas) ha puesto al asunto de Tren Urbano en una etapa de validación en el nivel estricto de la planificación, dejando para el año próximo una nueva etapa de exploración más específica, a través de un Ciclo de Información, Consulta y Consenso para confirmar hipotéticas demandas y definir paraderos, con las comunidades del contexto territorial de la línea férrea.

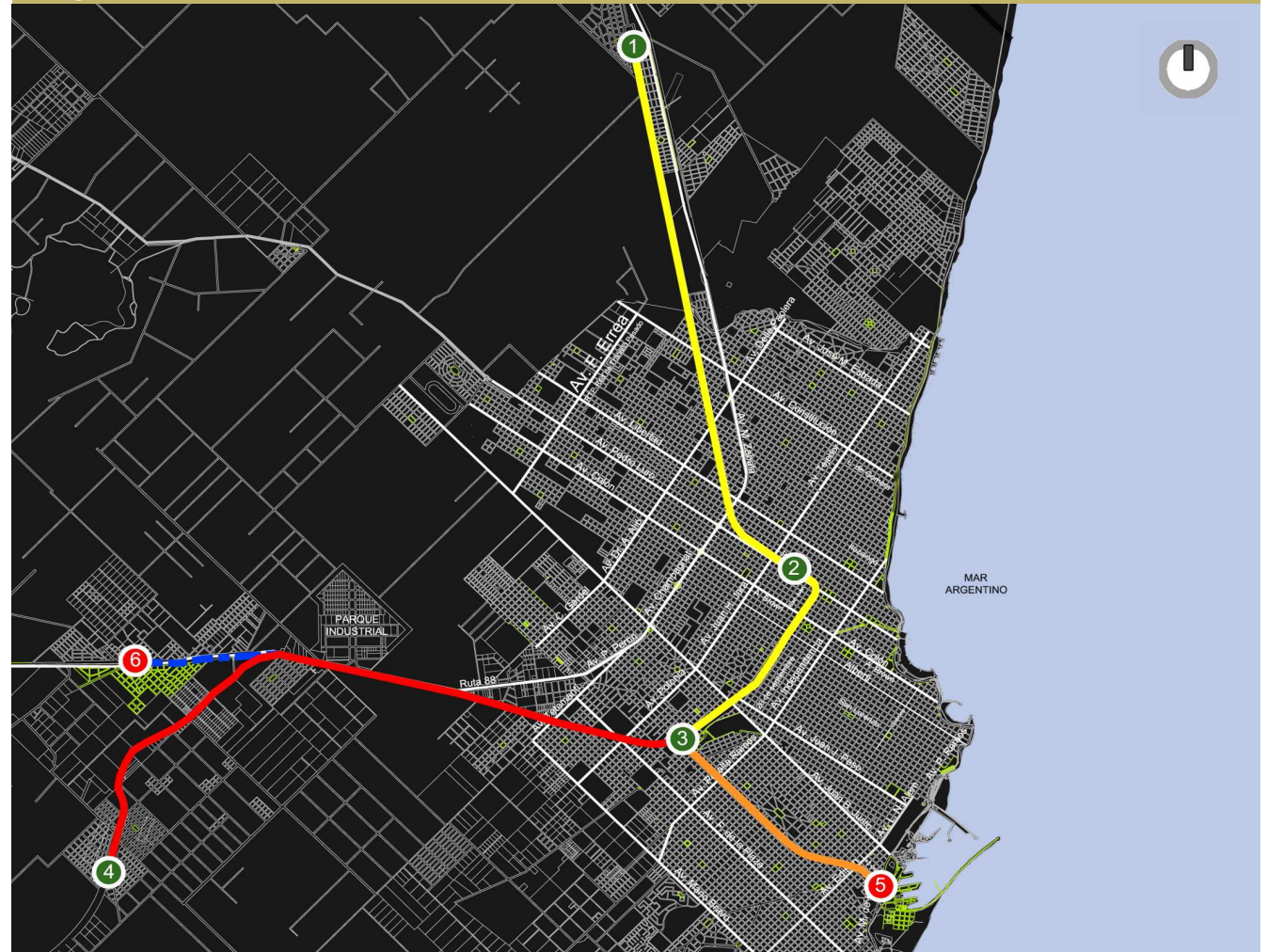
Referencias

TREN URBANO

ESTACIONES PRINCIPALES

	Estación Camet		Etapa 1
	Estación Ferro automotora		Etapa 2
	Estación Cema		Etapa 3
	Estación Chapadmalal		A construir
	Estación Puerto		Estaciones existentes
	Futura Est. Batán		Estaciones futuras

Etapas - Tren Urbano



4. Tránsito pesado

4.1 RED DE TRÁNSITO PESADO Y NUEVOS EJES VIALES.

Para una ciudad de las características de la Mar del Plata en cuanto a su tamaño, jerarquía, matriz productiva y rol regional, resulta esencial definir una red de carga jerarquizada. Uno de los puntos cruciales a resolver es la interfase Puerto-Ciudad, ya que aquél conjuntamente con la zona industrial aledaña son generadores importantes de tránsito de carga, siendo fundamental garantizar la accesibilidad al puerto.

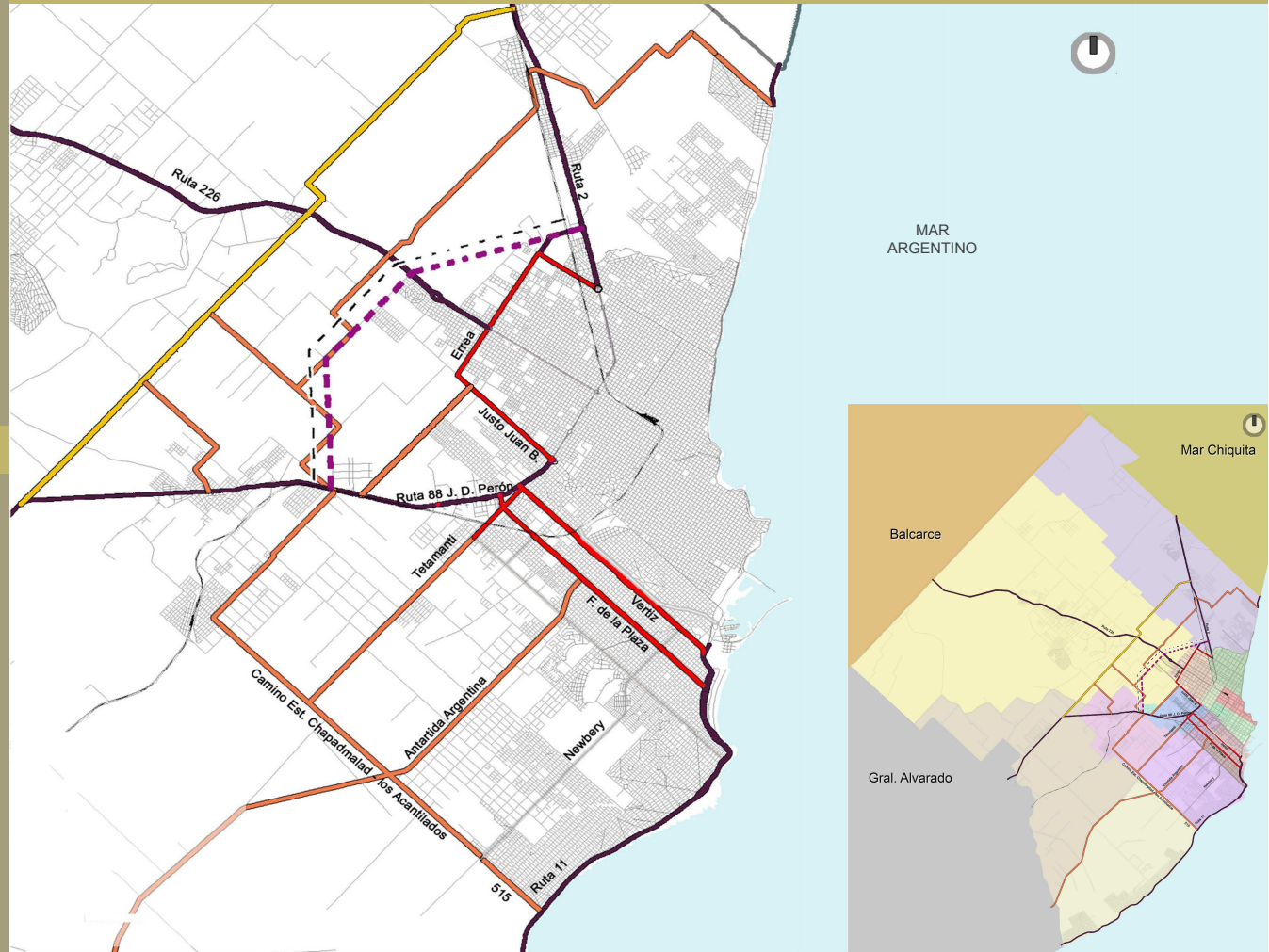
Por otro lado, con el mismo grado de importancia, se requiere dar una solución al tránsito pasante. La necesidad de implementar esta red se justifica también en la existencia de parques industriales y centros de logística en expansión.

Referencias

Red de Transporte de Cargas Etapas

- 1 Etapa
- 2 Etapa
- 3 Etapa
- Rutas
- Circunvalación
- FFCC
- FFCC a recuperar
- FFCC Circunvalación

Etapas - Red de tránsito pesado - Mar del Plata



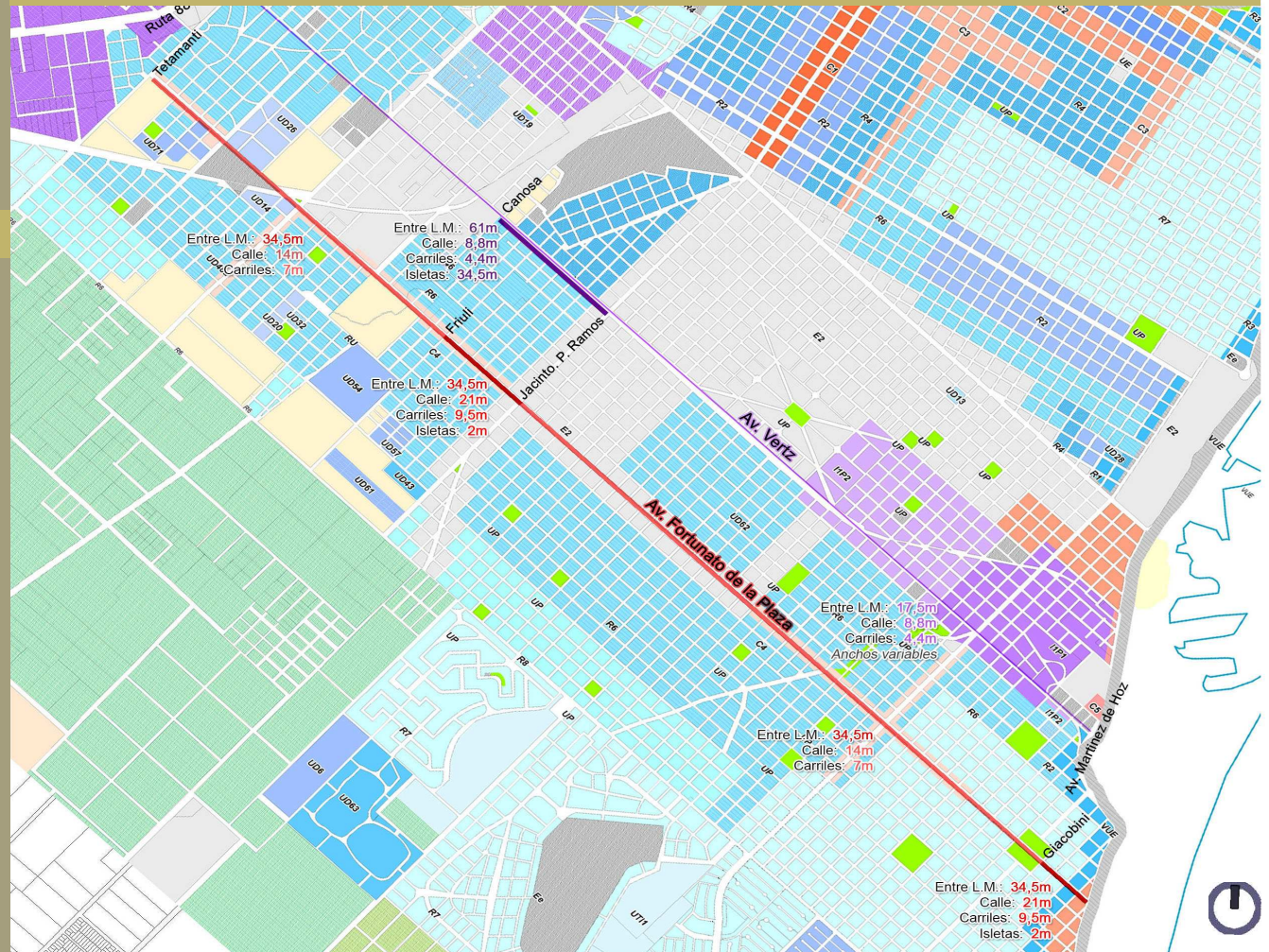
4.2 INTERFASE PUERTO-CIUDAD

Respecto del acceso al Puerto se planteó el par vial Vértiz (ingreso) – Fortunato de la Plaza (salida) como acceso/salida desde el puerto. Por la calle Vértiz se requiere un viaducto para ingresar al puerto. Salida desde el puerto: Ortiz de Zárate –Edison Fortunato de la Plaza.

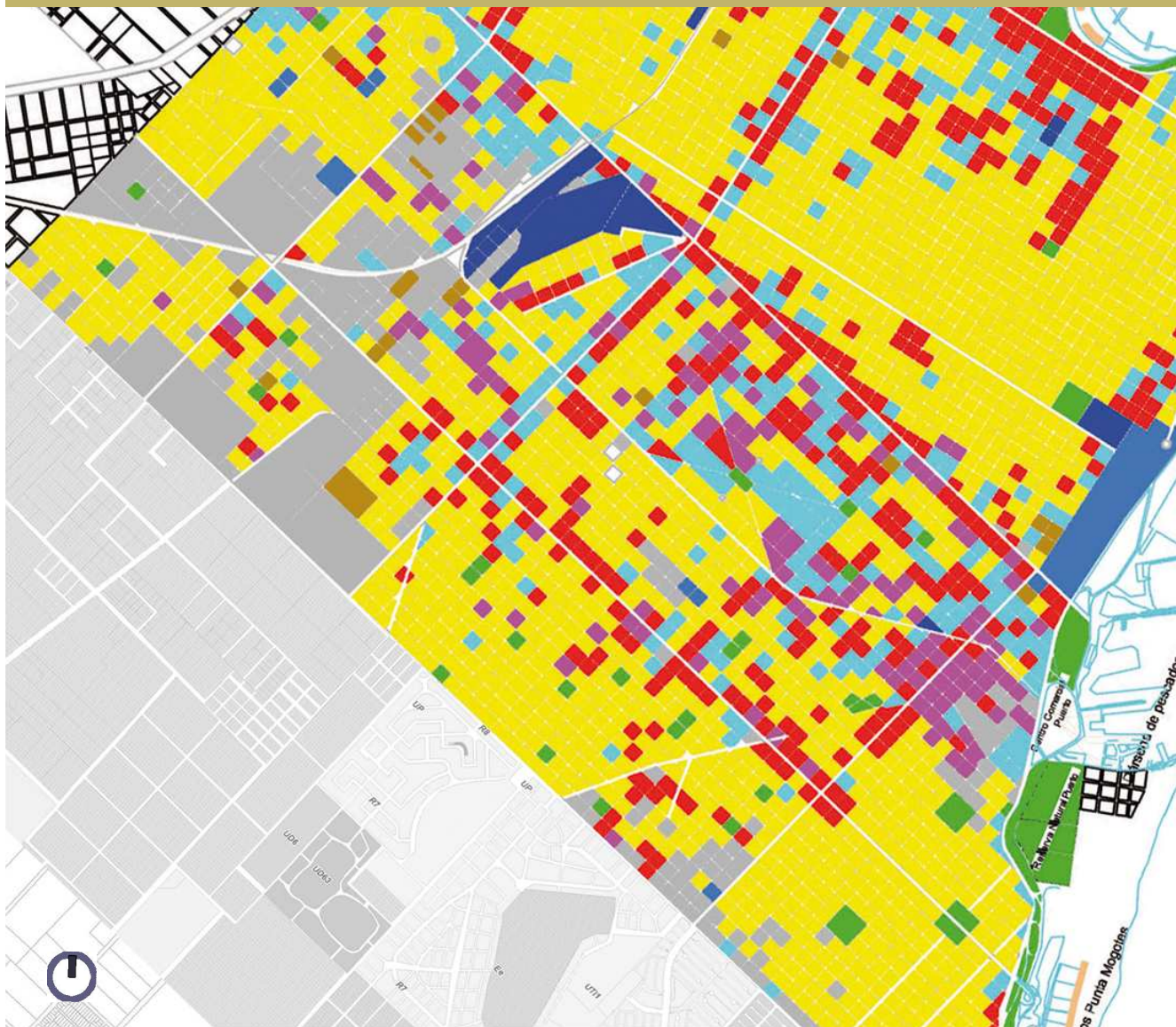
Referencias

- C1 - Centralidad 1
- C2 - Centralidad 2
- C3 - Centralidad 3
- C4 - Centralidad 4
- C5 - Centralidad 5
- E2 - Equipamiento 2
- Ee - Equipamiento específico
- I1P1 - Zona industrial pesquera incompatible con residencia
- I1P2 - Zona industrial pesquera compatible con residencia
- UP - Urbanización Parque
- R1 - Residencial 1
- R2 - Residencial 2
- R3 - Residencial 3
- R4 - Residencial 4
- R6 - Residencial 6
- R7 - Residencial 7

Usos del suelo legal



Usos del suelo (relevamiento)



Referencias

Usos del suelo

■	Comercios
■	Servicios
■	Industrias
■	Equipamiento
■	Residencial
■	C. Habitación
■	E. Deportivos
■	E. Deportivos

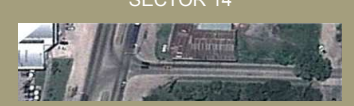
Plano de Usos del Suelo de la ciudad de Mar del Plata.
Año: 2003.

Fuente: Secretaria de Ordenamiento Territorial.MGP.
Elaborado por Arq. Adriana B. Olivera

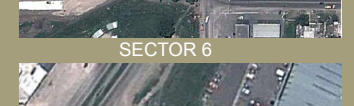
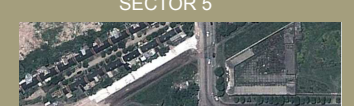
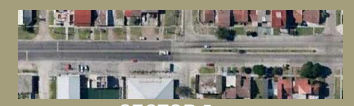
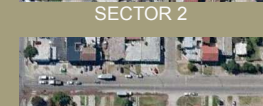
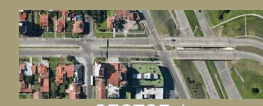
Usos del suelo (imagen satelital)



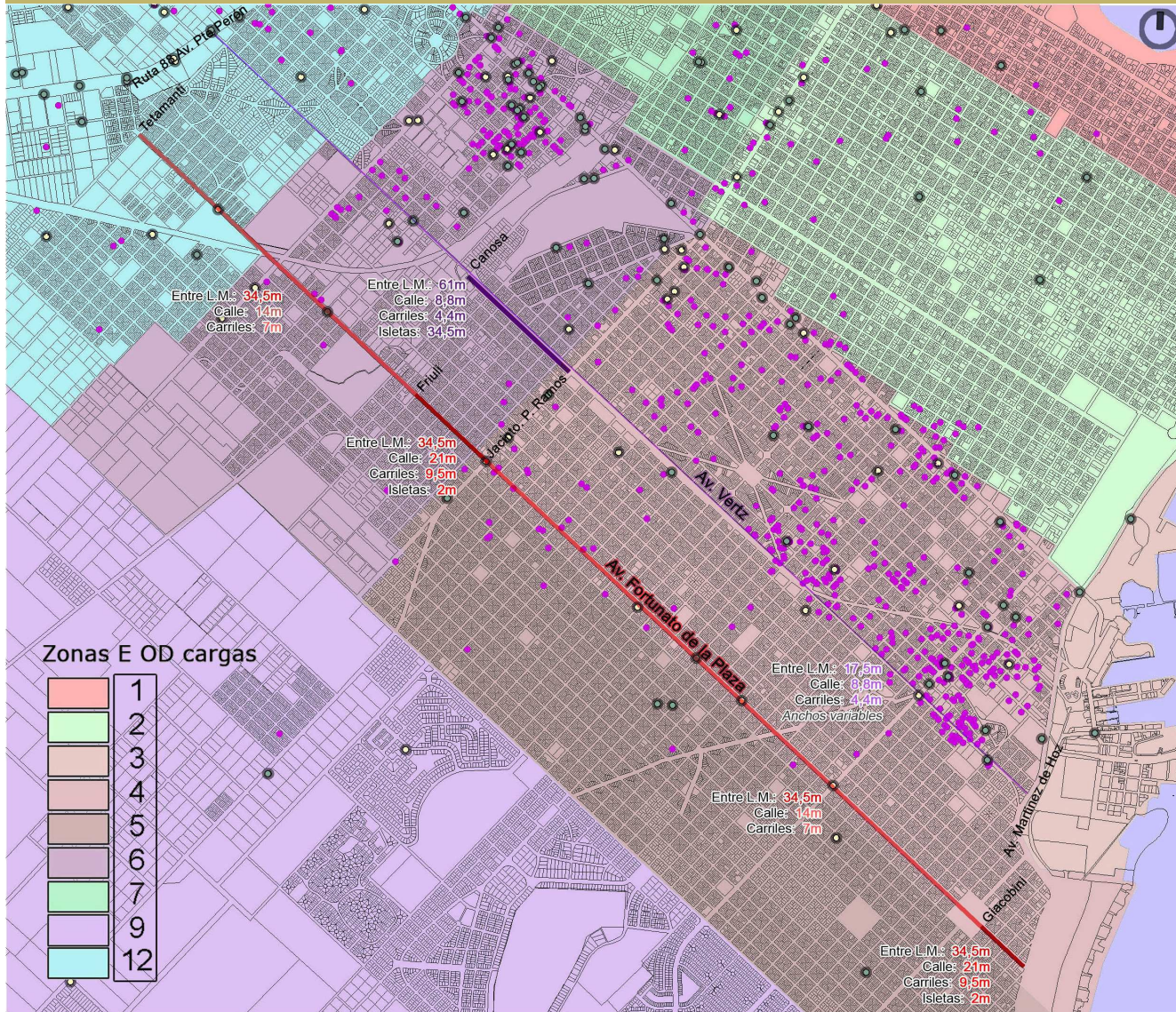
Av. Vértiz



Av. Fortunato de la Plaza



Origen - Destino, zonas de encuesta de transporte de cargas e industrias



Referencias

Ancho de Vértiz y Fortunato de la Plaza

Encuestas OD de Cargas

● Origen

● Destino

● Industrias

Alimenticia

Pesquera

Metal Mecánica

Textil

Maderera

Química

Plástica

Construcción

Gráfica

Lavado

Del Cuero

Del Caucho

Electrónica

Depósito

Minera

Del Vidrio

Otros

▭ Parcelas

▭ Mar

4.3 ENCUESTA DE TRANSPORTE DE CARGAS AL COSTADO DE LA VÍA (E.T.C.)

La encuesta al costado de la vía de Transporte de Cargas fue desarrollada con el objetivo de conocer las características principales de los Transportes de Cargas que atraviesan la zona urbana de la ciudad de Mar del Plata.

La circulación de vehículos de carga en la trama urbana, el estacionamiento de estos en la vía pública, la contaminación ambiental provocada por el humo y el ruido de estos vehículos, son razones del deterioro de ciertas áreas urbanas.

El estudio tuvo por objetivo desarrollar una primera caracterización de este tipo de transporte, puntapié inicial para luego diseñar políticas públicas y gestionar proyectos que permitan mejorar las condiciones de desplazamiento de las cargas, así como también mejorar las características urbanísticas de la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes.

La "Encuesta al costado de la vía" consistió en realizar encuestas deteniendo a los vehículos de Transporte de Cargas que circulaban por la Avenida Champagnat-Zabala.

Las encuestas fueron realizadas por un equipo técnico a los conductores de los vehículos. Los cuestionarios se pensaron breves y con un número acotado de 8 preguntas, las cuales tenían como objetivo, indagar acerca de diferentes características de los transportes de carga que transitaban por el corredor urbano.

Las características analizadas fueron las siguientes:

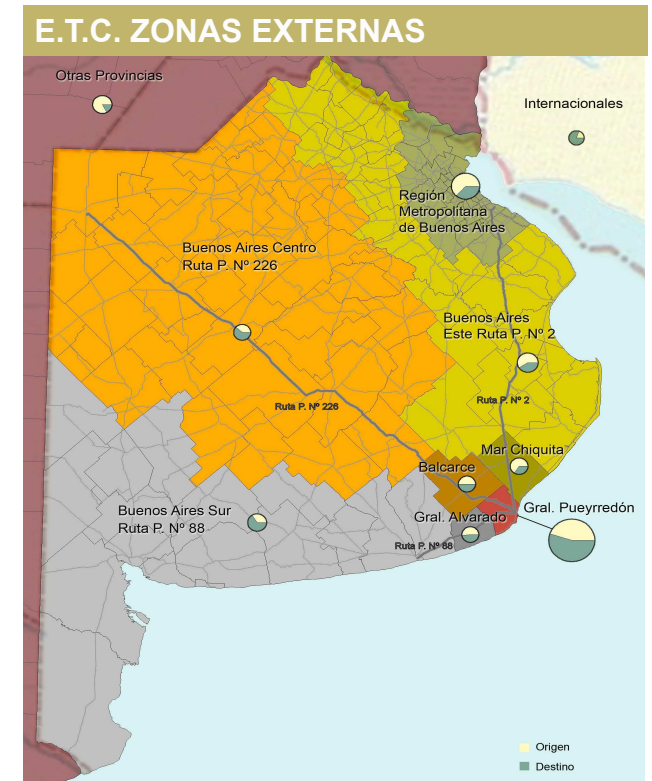
- El tipo de vehículo.
- El origen y el destino del viaje.
- La presencia o no de carga.
- El tipo y el peso de la carga.
- El itinerario realizado para llegar a destino.

Las Encuestas se realizaron en las siguientes intersecciones:

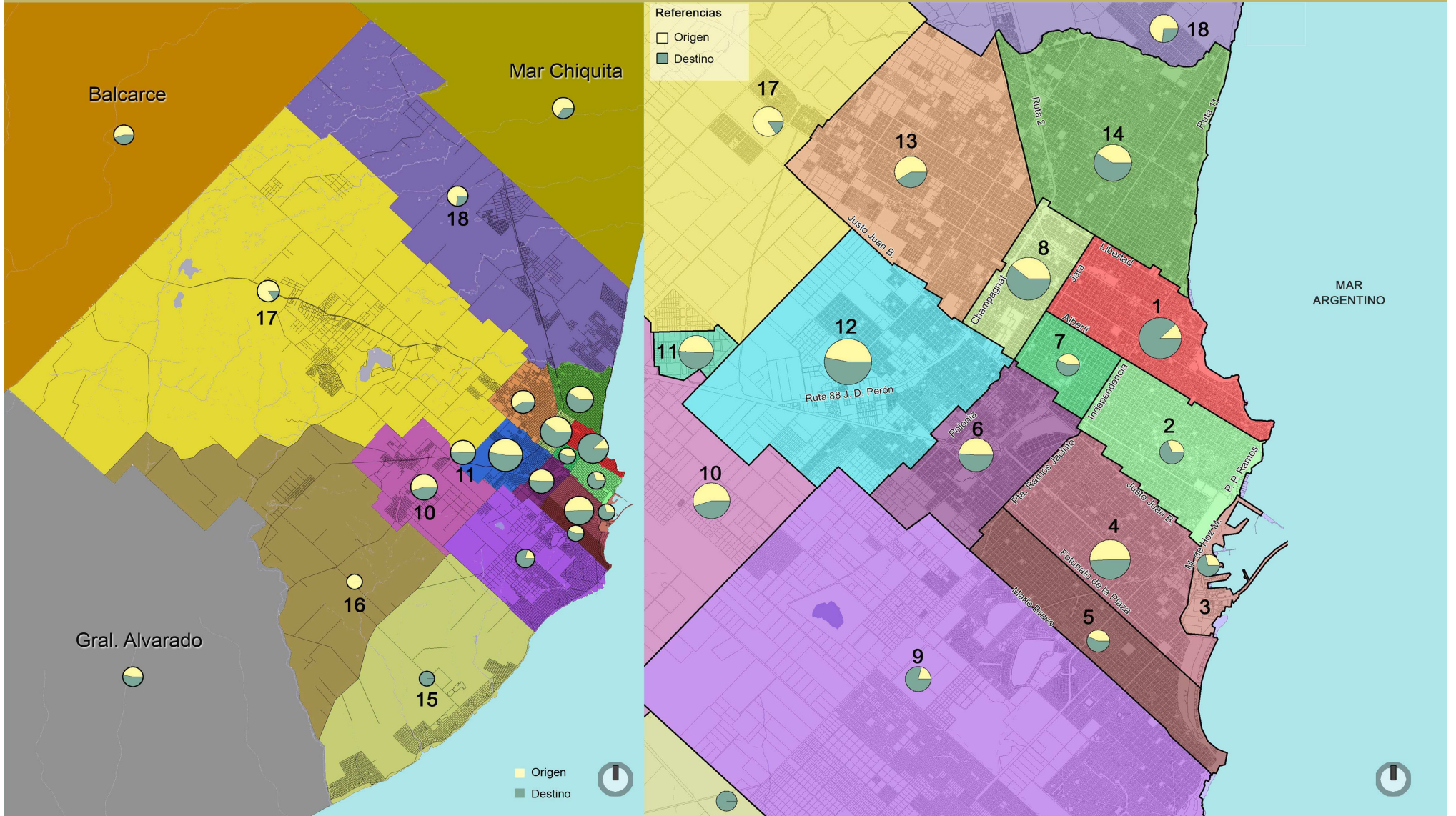
-**ROTONDA Avenida Champagnat y Avenida Luro:** Seleccionada por ser la intersección en donde se cruzan la Avenida Champagnat y la Ruta Nacional 226. En esta intersección se relevaron 499 casos que constituyen el 42% de la muestra.

-**ROTONDA Avenida Champagnat y Avenida Juan B Justo:** Seleccionada por ser la intersección en donde se cruza la Avenida Champagnat con la Ruta Provincial 88. En esta intersección se relevaron 384 casos que constituyen el 33% de la muestra.

-**ROTONDA Avenida Zabala y Avenida Constitución:** Seleccionada por ser la intersección en donde se cruza la Avenida Zabala con la Ruta Provincial 2. En esta intersección se relevaron 291 casos que constituyen el 25% de la muestra.



Zonas de Origen y Destino internas de E.T.C.



4.4 PUERTO/CIUDAD: CONTIGUIDAD, YUXTAPOSICIÓN. COMISIÓN DE GESTIÓN SOCIO-URBANA

En la historia de Mar de Plata el puerto quedaba distante del núcleo urbano de residencia y servicios administrativos y turísticos, por lo cual la circulación derivada del puerto corría por fuera sin mayores interferencias. El crecimiento de la mancha urbana hacia el sur, a lo largo de los años, alcanzó la línea del puerto, la sobrepasó y acabó rodeando el puerto y aprisionándolo sus localizaciones dependientes, en el territorio próximo, inmediato: las industrias del pescado, las residencias de los pescadores.

La relación ciudad -puerto paso a ser una relación de contigüidad, sin espacios de amortiguación, y también pasó a ser una relación yuxtapuesta: ciertos usos pasaron a compartirse (las vías –ahora urbanas- de acceso y de circulación costera) con demandas mutuas de espacios (servicios turísticos y estacionamiento de transporte público de la ciudad en el puerto, áreas para logística y estacionamiento del puerto en la ciudad).

Contigüidad y yuxtaposición, como signo de la relación entre ciudad y puerto es la la proposición que resume la cuestión problemática. El área es atravesada por intensos flujos de tránsito de ingreso y egreso al puerto, sobre todo desde el oeste, y en la avenida costanera, entre el norte y el sur): es una zona de travesía.

Los usos en el territorio compartido (por ser contiguo y sobrepuesto presen

an una gran complejidad (portuarios, residenciales, turísticos, productivos) y fuerte concentración económica, así como actores con desigual capacidad de gestión. Vecindades conflictivas residencias/ plantas de filete) y riesgos en el tránsito (escuelas/transporte pesado).

Los barrios de mediana densidad y medianos ingresos, inmediatos al Puerto, hacia el oeste, completan una estrecha faja urbana que soporta por sus tranquilas calles una intensa circulación vehicular, en la temporada de verano, en el horario de vuelta de las playas.

Por todos esos rasgos el área necesita de una gestión particular en la forma de una Comisión de Gestión Socio Urbana en la cual esos actores que colisionan con sus usos, pasan a intercambiar entre si y encuentran qué ceder unos a otros para una mejor convivencia, identificando la modificaciones reglamentarias que fuesen necesarias.

Se realizó un Ciclo de Trabajo, entre actores municipales y organizaciones vecinales, para dar comienzo al funcionamiento de esa comisión, configurando en ese escenario la **agenda** para una Mesa de Gestión Asociada.

Circulación

- Calle 12 de octubre, sus dificultades para circular.
- espacio para estacionamiento de colectivos, taxis.

Carga y descarga

- Camiones en zona industrial del puerto: limitar horarios/ingreso por Vértiz, egreso por F. de la Plaza/repación vías afectadas por tránsito pesado.
- Vértiz requiere de un puente para ingresar al puerto.

Ensanchamientos viarios

- Av. Mario Bravo desde la costa hasta la Av. Jacinto P. Ramos, con prolongación de la bicisenda, desde calle Cerrito hasta la costa/prolongar Av. Mario Bravo hasta Tetamanti, con bicisenda.
- Diagonal Vélez Sasfield desde la costa hasta Av. Mario Bravo.
- Av. Jorge Newbery desde Av. Mario Bravo hasta camino provincial perpendicular a la costa (sector macetas, jurisdicción provincial).

En una Carta de Intención firmada por los participantes, se plasmó la voluntad de constitución de una **Mesa de Gestión Asociada** para el área territorial alcanzada por el proyecto y, como tema inicial de agenda para su continuidad institucionalizada se eligió abordar la regulación y ordenamiento del tránsito en la calle 12 de Octubre, agregando como actores participantes necesarios a los comerciantes de esa calle, taxistas, empresas, colectiveros y camioneros.

4.5 PLAN URBANO DE SECTOR (PLAN ESPECIAL DEL PGT/PE) PARA LA NUEVA CENTRALIDAD JUAN B. JUSTO OESTE

Confirmando la avenida J.B. Justo como eje estructural de un sector importante de la ciudad hay que distinguir la zona al norte y la zona al sur de esa avenida. Al norte, de uso residencial homogéneo, de vivienda unifamiliar. Al sur un conglomerado heterogéneo, mixto de depósitos, industrias, garages de micros de larga distancia, escuelas, viviendas y equipamientos públicos de alta demanda de movilidad.

La conflictividad en esta zona está relacionada, sobre todo en los barrios Santa Mónica y Santa Rita, con las particulares características de uso del suelo. Hacia el Norte de Juan B. Justo los usos son de vivienda unifamiliar residencial, mientras que hacia el sur los usos son diversos y se combinan establecimientos educativos, galpones de logísticas, industrias y viviendas residenciales y la incorporación de un equipamiento de alto impacto en la demanda de movilidad como el CEMA, cuyos accesos y los del barrio mismo presentan dificultades y no se encuentran todavía adecuadamente definidos.

Se agrega a esto la radicación de garajes de micros de larga distancia como consecuencia de una planificación inconclusa, debido a que la Estación de Cargas fue una opción hace 10 años para localizar la Estación Ferro automotora que finalmente se construyó en Luro. Los conflictos provocados por la circulación de estos micros, se suman a los del transporte de cargas y abastecimiento de las industrias instaladas en el barrio por algunas vías que por no poseer buenas veredas configuran riesgos para los peatones, muchos de ellos escolares de establecimientos próximos.

La inexistencia de una RED DE TRANSITO PESADO se hace evidente, preocupación por la creciente circulación de camiones (contenedores/barcos/ traslado de embarcaciones), tanto en la avenida que identifica al área como en diversas calles que atraviesan algunos de los barrios circundantes.

Otra conflictividad localizada -con accidentes frecuentes- son las rotondas

ordenadoras del tránsito en la Av. Champagnat

A partir del consenso verificado en los talleres de integración del PMTT, se realizó un ciclo socio-gubernamental participativo, para iniciar los estudios y acuerdos hacia la regulación -en forma específica- esa área peculiar. Corresponde utilizar la figura y estructura de Plan Especial, según definición del PE/PGT, cuando se considere necesario programar la transformación física y funcional de sectores urbanos que presenten condiciones particulares en cuanto el estado actual de su organización morfológica – funcional y/o en cuanto a las condiciones del proceso de transformación por el cual están atravesando.

Confirmadas esas premisas para el contexto urbano de J.B. Justo Oeste, el objetivo principal de la presente propuesta es prever las modificaciones en la normativa vigente para este sector de la ciudad, de forma de adecuarse a las transformaciones que se producirán en el área de lo que hemos denominado **Nueva Centralidad Oeste**, como producto de la instalación de los nuevos Equipamientos y la consolidación de los ya existentes. Los nuevos equipamientos son: el Distrito Descentralizado El Gaucho, el CEMA recientemente inaugurado, la Ciudad Judicial, propuesta que entró en la segunda etapa del concurso; entre los principales. Además, el área congrega equipamientos como el Estadio Mundialista y la serie de estadios construidos para los Juegos Panamericanos 2005 en el mismo predio y la sede de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Mar del Plata.

En síntesis se propone:

Estructurar de manera gradual el traspaso de las zonas le a otras de tipo residencial (R), que incluya áreas destinadas a la localización de subcentros de servicios comerciales de carácter barrial (C5) en algunos nodos significativos o en proximidades de los equipamientos. Deben estudiarse los usos futuros de las tierras que desafecten su uso industrial por relocalizaciones. Algunos usos compatibles con el residencial pueden ser industrias vinculadas al software.

Consolidar un tramo de la Av. Juan B. Justo como una **nueva Centrali**

dad Urbana, desalentando la radicación de las actividades clasificadas como le según el COT. Este tramo podría extenderse entre las vías del ferrocarril hasta la av. Champagnat. Esta propuesta condice con las nuevas modificaciones propuestas del nuevo trazado del transporte de cargas. En la espalda de la avenida se propone la consolidación de un área residencial cuya densidad debería ser media, **tipo R5**, como espacio de transición entre el sector comercial y el **R6**.

Promover las políticas públicas adecuadas tendientes a lograr **a largo plazo la desactivación de las actividades industriales del área y los grandes depósitos**, con reservas de mercaderías no compatibles con el uso residencial.

Analizar y definir en los predios afectados como Urbanización Determinada (UD) cuya clasificación de Usos permitidos es demasiado generalista y debe ser más restrictiva, sobre todo para aquellos usos conflictivos con el uso residencial.

Promover la **permanencia de espacios verdes**, así como la creación de nuevas áreas en las **UD**. En el esquema que se adjunta se ha destinado una manzana a plazas (**P**), de manera esquemática debiéndose analizar su ubicación de acuerdo a los proyectos que se destinen para cada una de las áreas.

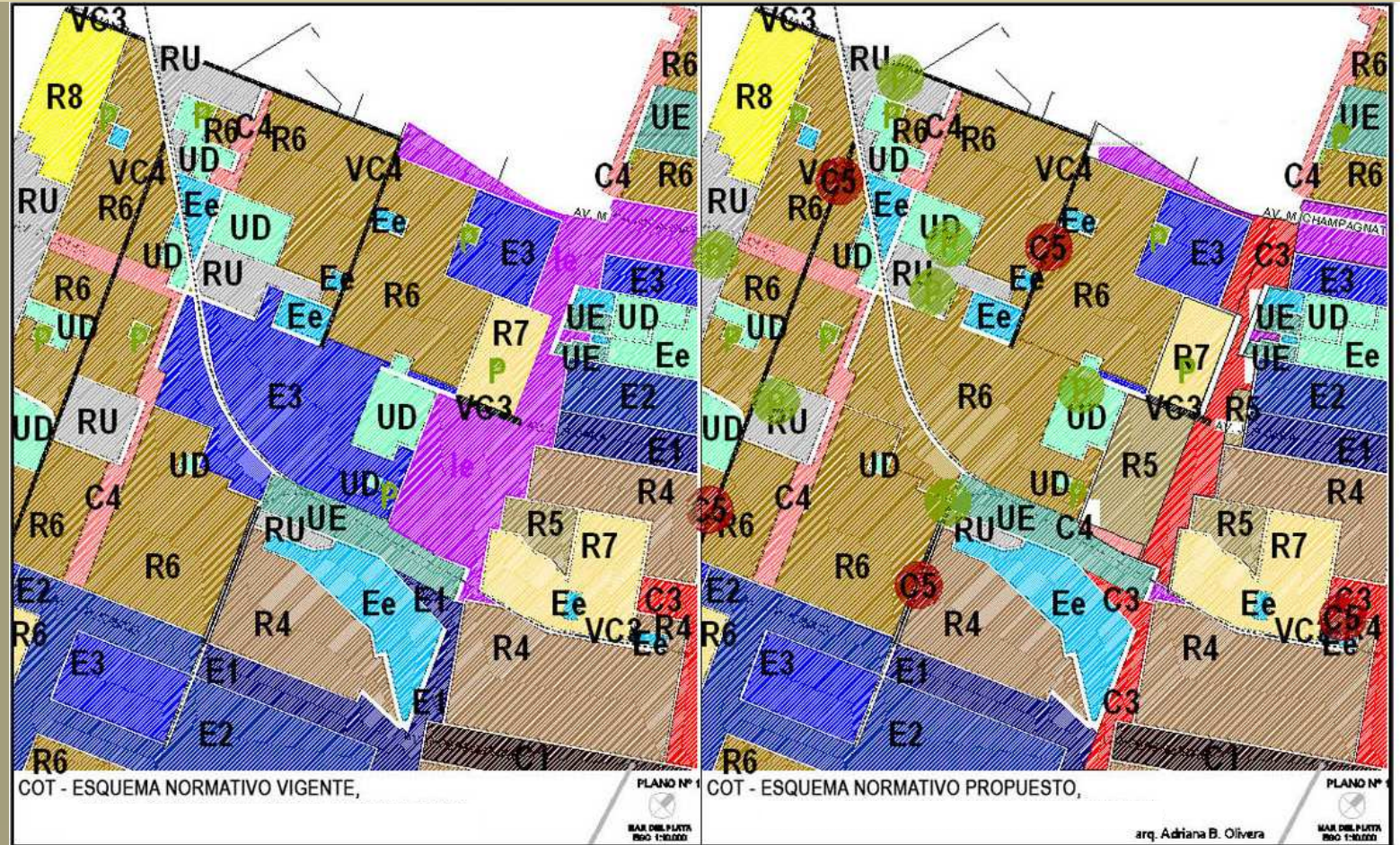
El Plan Especial además de regular los usos conflictivos en el sector, es anticipatorio del desplazamiento del transporte de cargas, de la av. Juan B. Justo al par Vértiz-Fortunato de la Plaza (tal como propone el PMTT), cuyos efectos determinarán, en un futuro cercano, cambios importantes en dos subsectores del área en cuestión: a) desplazamiento de ciertas actividades vinculadas al transporte, al nuevo eje dual Vertiz-Fortunato para camiones de carga con el consiguiente cambio de las condiciones urbanas sobre esas calles y su entorno, y b) transformación de usos en la Avenida Juan B. Justo confirmando la vitalidad comercial-administrativa que ya está mostrando

Nueva centralidad Oeste - Esquemas normativos

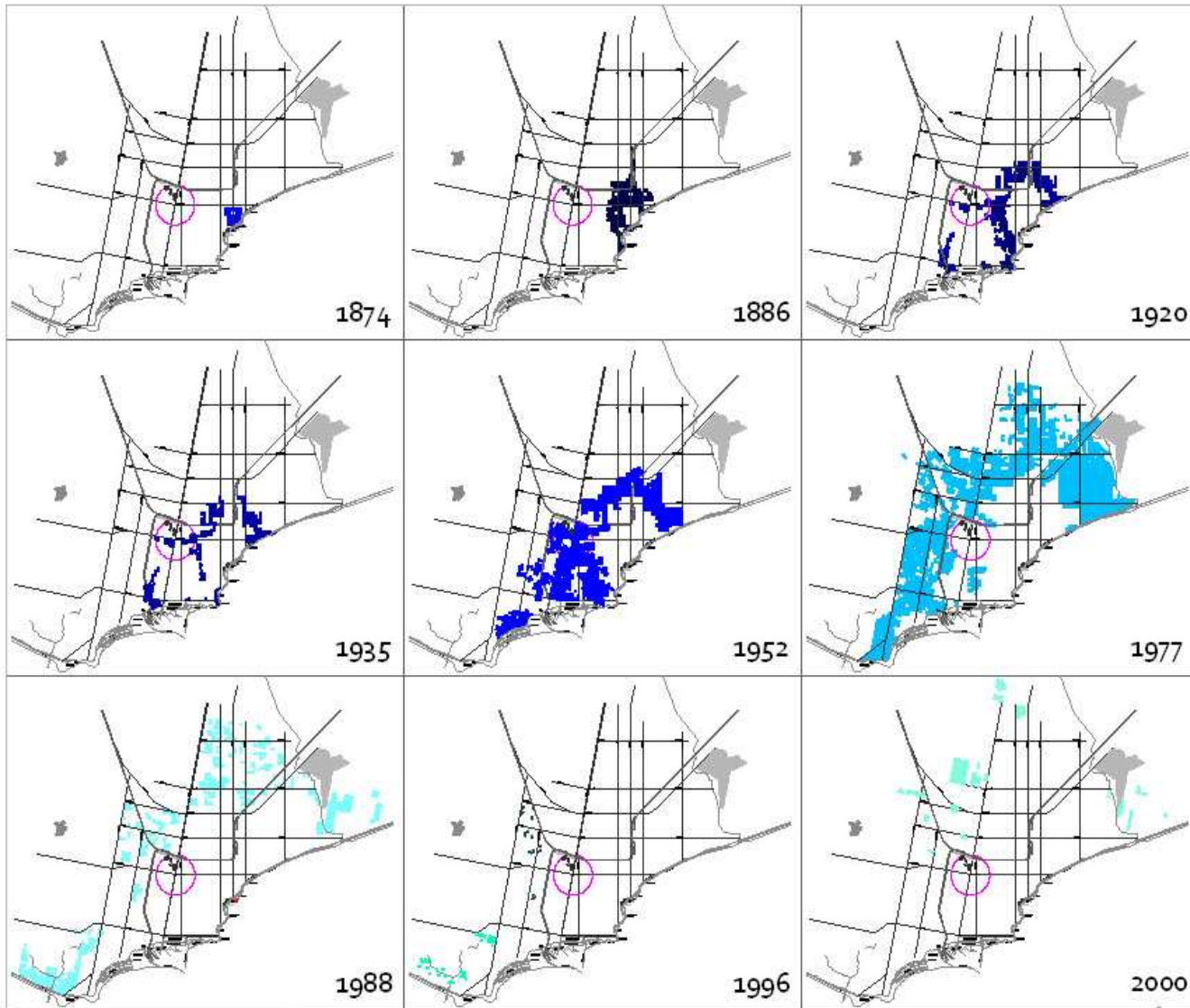
Referencias

REFERENCIAS DISTRITO URBANISTICOS COT

- C1-Centralidad 1
- C3-Centralidad 3
- C4-Centralidad 4
- C5-Centralidad 5
- E1-Equipamiento 1
- E2-Equipamiento 2
- E3-Equipamiento 3
- Es-Equipamiento específico
- In-Industria
- P-Plaza
- R4-Residencial 4
- R5-Residencial 5
- R6-Residencial 6
- R7-Residencial 7
- R8-Residencial 8
- RU-Reserva Urbana
- UB-Urbanización determinada
- UE-Urbanización específica
- VC3-Vía Clasificada 3
- VC4-Vía Clasificada 4



Esquemas de evolución de la planta urbana construida



Referencias

 Áreas de crecimiento entre los años señalados.

 Sector de análisis

5. Ordenamiento del espacio público

5.1 EJE AVENIDA POLONIA-JARA-TEJEDOR

Las calles y avenidas conforman uno de los máximos ámbitos de sociabilidad urbana y constituyen la componente principal del espacio público. Por lo tanto su calidad y la del ámbito urbano están indisolublemente ligadas.

El espacio público es el ámbito más adecuado para emprender una acción transformadora tendiente a modificar las condiciones de un sector urbano por el carácter ejemplificador de los objetivos que la animan

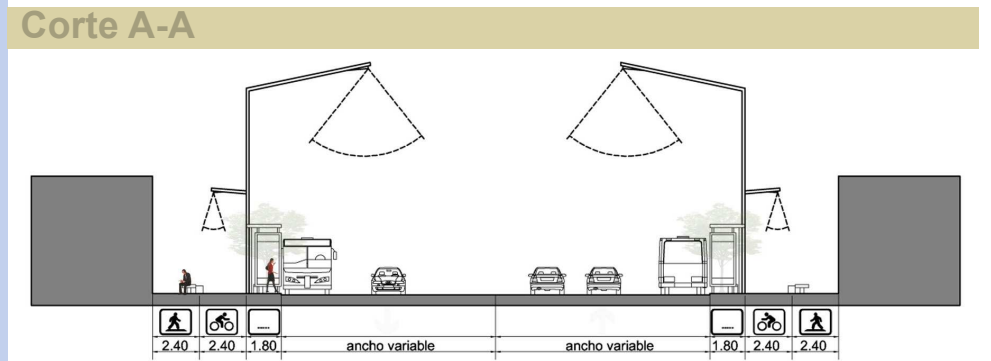
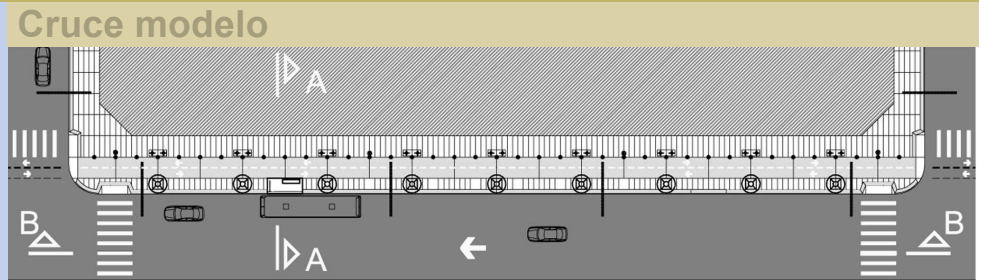
Además de su función principal como corredores de transporte y circulación, las calles y avenidas desempeñan importantes funciones sociales, a través de los escenarios y paisajes que conforman, y del uso público extensivo que posibilitan; son el soporte de la vida urbana y, como tal, debe asegurarse su conservación y mejoramiento.

En este sentido se propone la calificación del espacio público en del eje Avenida Polonia- Jara- Tejedor, que por sus características físico-espaciales y por ser otro de los ejes estructurantes de la ciudad en dirección SO-N, redundará en una mejora sustancial de la movilidad de la población.



Mejoramiento de Espacio Urbano - Av. Juan H. Jara

Eje Av. Polonia - Jara - Tejedor



Corte B-B



Intervención Av. Champagnat

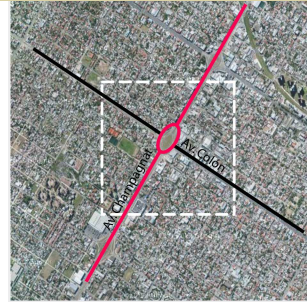
Caso Piloto cruce Av. Colón

5.2 PROYECTO DE TRANSFORMACIÓN DE LA AVENIDA CHAMPAGNAT.

Este proyecto apunta a reconvertir y brindarle condiciones de "urbanidad" a la Avenida Champagnat (de jurisdicción provincial) en el tramo comprendido entre las Avenidas J.B. Justo y Constitución. El mismo se justifica a partir de haber dejado de ser un borde de la ciudad para convertirse claramente en un corredor urbano, como consecuencia de la expansión hacia el oeste de la mancha urbana. Esta propuesta es complementaria y está muy vinculada al proyecto de la red de tránsito pesado y avenida de circunvalación.

Esta vía es de muy difícil travesabilidad para los peatones ya que es el nexo entre las rutas provinciales 2, 26 y 88 y por ella circulan flujos tanto pasantes como los que ingresan a la ciudad, así como tránsito local.

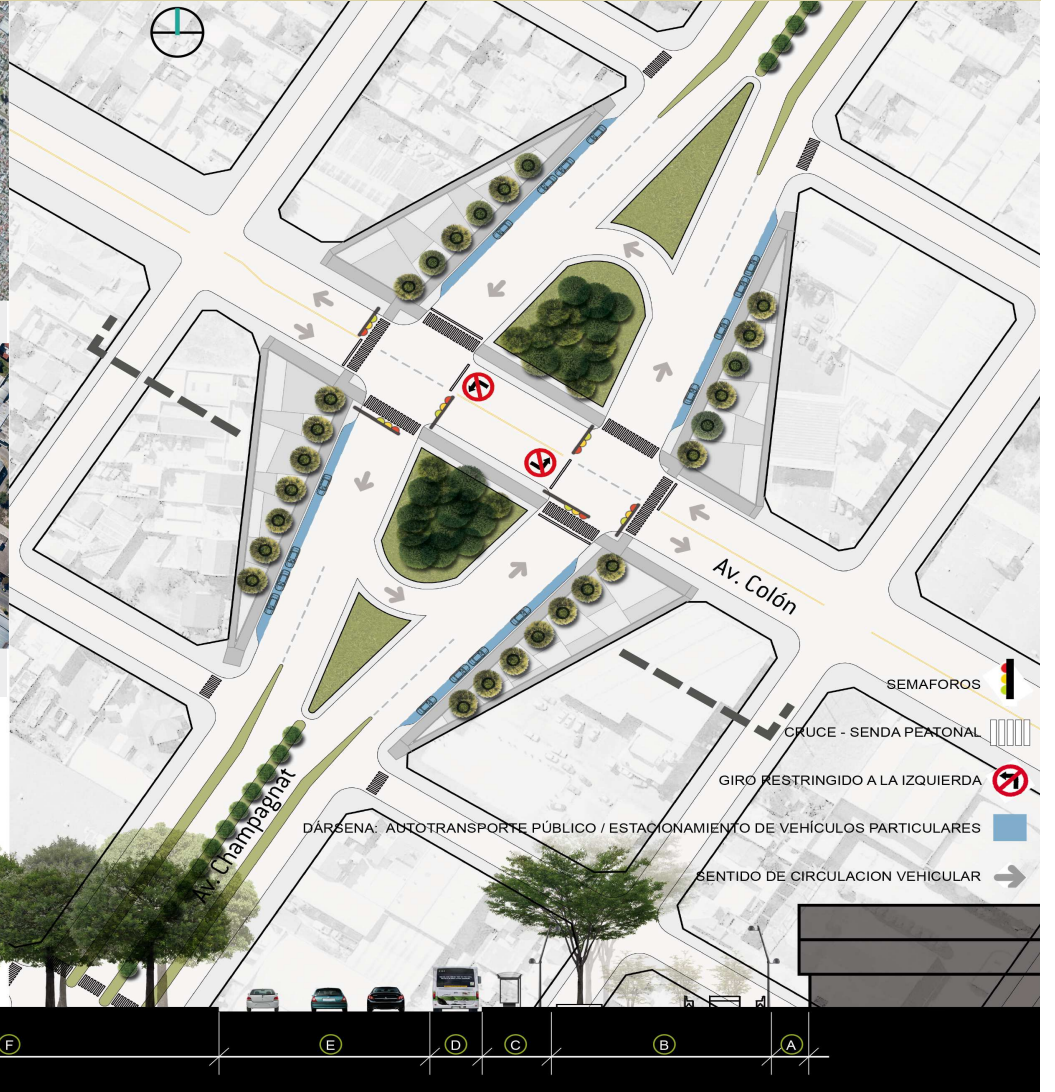
El proyecto tiene dos ejes propositivos, por un lado intervenciones en las rotondas, desmaterializándolas y por el otro la apertura de cruces en la avenida, que permitan unir vehicularmente el este de la ciudad con el oeste. La propuesta implica además una profunda revalorización y puesta en valor del espacio público, incluyendo forestación y parqueización. Asimismo en los cruces peatonales se ha previsto su demarcación y semaforización.



AREA CONSIDERADA

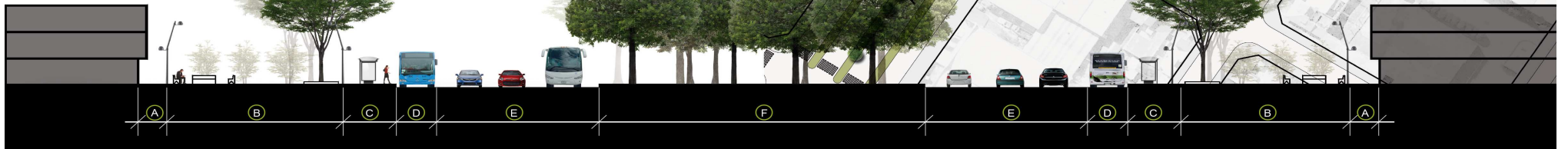


IMAGEN SATELITAL ACTUAL



- A** CIRCULACIÓN PEATONAL
- B** EQUIPAMIENTO URBANO
- C** ASCENSO Y DESCENSO DE PASAJEROS (AUTOTRANSPORTE PUBLICO)
- D** DÁRSENA: AUTOTRANSPORTE PÚBLICO / ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS PARTICULARES
- E** AV. CHAMPAGNAT
- F** BOULEVARD CENTRAL

- SEMAFOROS** [ícono de semáforo]
- CRUCE - SENDA PEATONAL** [ícono de cruce peatonal]
- GIRO RESTRINGIDO A LA IZQUIERDA** [ícono de prohibición de giro a la izquierda]
- DÁRSENA: AUTOTRANSPORTE PÚBLICO / ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS PARTICULARES** [ícono de área azul]
- SENTIDO DE CIRCULACION VEHICULAR** [ícono de flecha]



Intervención Av. Champagnat

Referencias

Atravesabilidad peatonal

Traza de la Av. Champagnat

Rutas 2 88

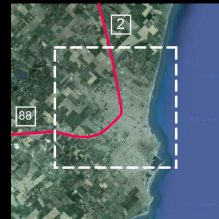
Consolidación RTP

Extensión RTP

Límites de la intervención

Avenidas principales

Tejido urbano



Área considerada en el esquema

- Nodo A - Constitución
- Nodo 1 - Florisbelo Acosta
- Nodo 2 - Beruti
- Nodo 3 - Av. Libertad
- Nodo 4 - Av Pedro Luro
- Nodo 5 - Av. Colón
- Nodo 6 - Alvarado
- Nodo B - Av. Juan B. Justo



5.3 DESCONEXIÓN INTERNA EN EL AREA NORTE. REPLANIFICACIÓN URBANA EN BASE A EJES VIALES ESTRUCTURALES.

(Puente de la integración, circunvalación intra área paralela al curso del arroyo, colectoras del acceso urbano).

A nivel estructural el área Norte de Mar del Plata presenta una indefinición de ejes viales estructurales por lo cual su trama vial recibe todo tipo de tránsito conflictivo (pesado, público, automóviles y motos). Está cercada por barreras construidas en terrenos fiscales (como el aeropuerto) y naturales (como el arroyo) que complican la circulación.

Se destacan en el área los problemas de conexión entre barrios aislados

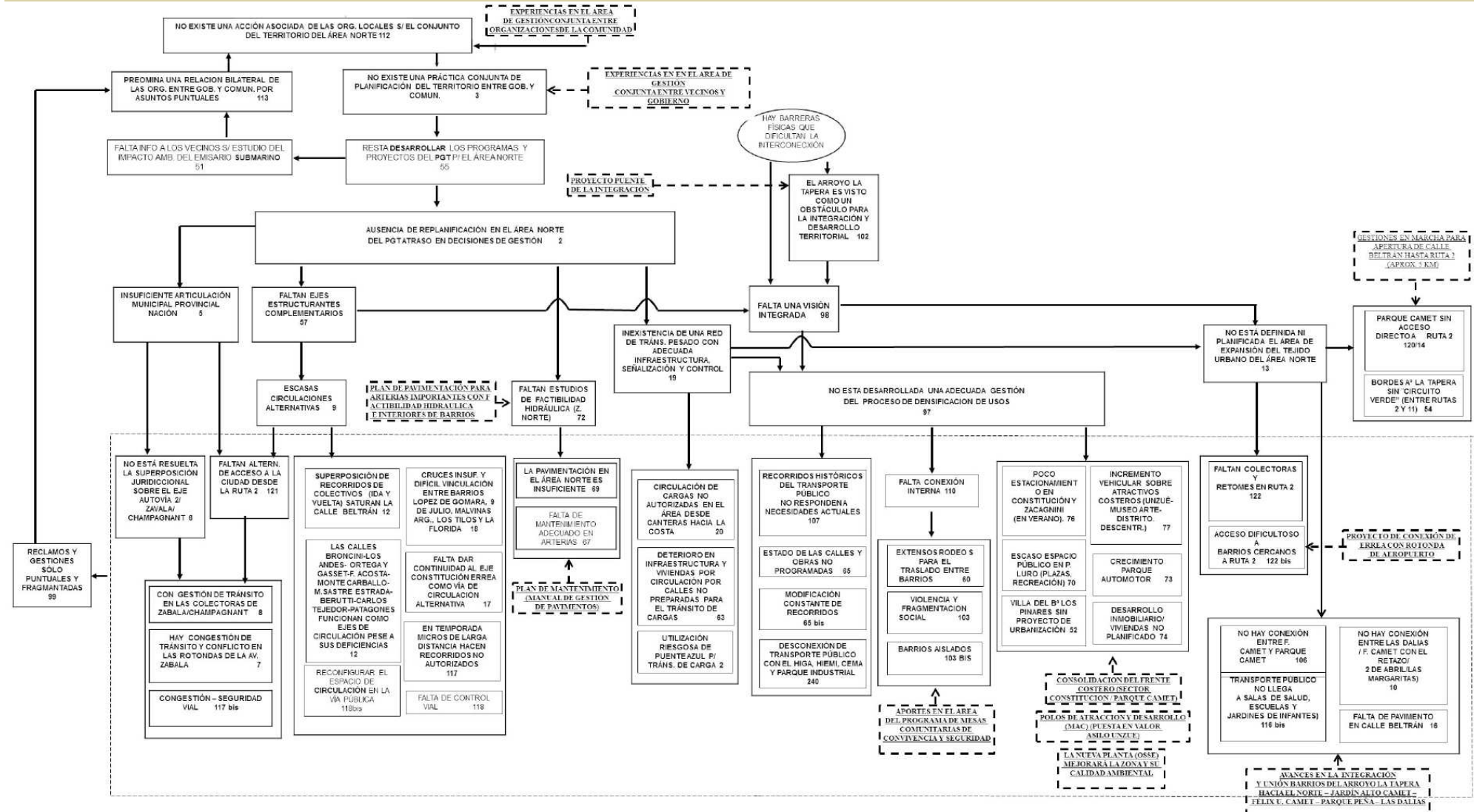
por la existencia de barreras físicas y naturales (el arroyo La Tapera, la Autovía 2 y la vía del ferrocarril), cuyos escasos cruces dificultan la vinculación entre López de Gomara, 9 de Julio, Malvinas Argentinas, Los Tilos y la Florida; esta problemática de integración transversal se evalúa como más importante que los problemas de congestión en las rotondas.

Durante el último tramo de la elaboración del PMTT se inició un **Ciclo de replanificación urbana en el área norte en base a ejes viales estructurales** como el puente de la integración, la circunvalación interna paralela al curso del arroyo, la colectoras de acceso urbano, etc. Los actores involucrados fueron las áreas municipales de planeamiento, PEM, código, transporte como así también la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Mar del Plata y Vecinales del Norte.

La estrategia que se definió es “**Constitución de un Grupo Promotor socio-gubernamental y multilateral, con agenda permanente, para la gestión planificada de la Zona Norte**”. Participarán los actores que han asistido al ciclo, con más los que corresponda ir agregando después y el Grupo Promotor se reunirá de forma periódica (en principio una vez por mes) siguiendo como orden continuo una Agenda permanente, la cual reconoce dos sub zonas, una al norte del arroyo a planificar y consolidar y otra al sur del mismo arroyo, ya consolidada, así como su conexión real, transversal y longitudinal, a través de ejes estructurantes.

Replanificación urbana área norte en base a ejes estructurales

Modelo integrado de procesamiento problemático



5.4 SEGURIDAD VIAL REFORMULACIÓN PROGRAMA GUARDIANES DEL TRÁNSITO.

Es fundamental para la convivencia pacífica entre todos los actores del tránsito, no solo el respeto por las normas, sino también una adecuada formación para conducir y transitar por el espacio público.

Para poder pensar en materia de seguridad vial, debemos comenzar haciendo referencia al concepto de “transgresión”, aparece reiteradamente en relación a las distintas problemáticas que afectan al uso del espacio público: picadas ilegales, exceso de velocidad, camiones que circulan por espacios no permitidos, líneas de colectivos que no cumplen con frecuencias y horarios, y así sigue la lista.

Por supuesto todas estas faltas o transgresiones provocan desde un leve malestar hasta accidentes fatales. Sin embargo, las consecuencias de los incidentes de tránsito no se circunscriben solamente a las víctimas sino que también inciden directamente en el ámbito económico y social.

Partimos del antecedente del Programa Municipal de Seguridad Vial llamado Guardianes del Tránsito (alumnos, docentes, familias/hábitos viales y conciencia al conducir) para reformularlo agregando la mitigación de los nudos de tránsito e involucrando como actores a las áreas de educación, tránsito, salud, vecinales, comunicación, a la facultad de derecho, ONG's temáticas y el personal de tránsito de calle.

La nueva formulación del programa Guardianes del Tránsito 2012, se inscribe en la orientación del proyecto internacional de Francesco Tonucci “**La Ciudad de los Niños**”, al cual el Municipio ha adherido en el transcurso del año, planteando en consecuencia la peatonalización de los espacios de ingreso a las escuelas. Se propone convertir las cuadras de las escuelas en espacios exclusivos para peatones durante los horarios de entrada y salida de chicos. En esos cortos momentos del día, padres y madres dejarán estacionado el auto en las inmediaciones, y así podrían acompañar a sus hijos de la mano. El objetivo en este caso sería favorecer el tiempo compartido entre padres e hijos. Para esos fines el

municipio realizó una Encuesta virtual y una Audiencia Pública.

Como complemento a la seguridad vial perseguida con la peatonalización en las escuelas se propone la elaboración de un **plan de capacitación de Inspectores de Tránsito**, donde se aborde la relación del Sujeto con la Ley, en la tarea de hacer cumplir la normativa y formar ciudadanos responsables en la vía pública.

6. Ordenamiento del área central

6.1 CORRIMIENTO DE PARADAS E IMPLEMENTACIÓN DE CARRIL PREFERENCIAL EN CALLE BELGRANO².

En el marco del ordenamiento del Area Central, para reducir la congestión de tránsito y mejorar la velocidad comercial de los servicios de autotransporte público de personas se comenzó a estudiar la posibilidad de aumentar la distancia entre paradas en un sector piloto del Area Central, entre Belgrano y Luro, así como la implementación de un carril preferencial para APP en la calle Belgrano, desde Av. Independencia hasta la costa.

Para implementar esta medida sería necesario anular el estacionamiento medido en esta calle. Asimismo los vehículos que necesiten acceder a cocheras, playas de estacionamiento, estaciones de servicio o dársenas de hotel ubicadas de la mano del carril, pueden ingresar al corredor 30m antes del ingreso a las mismas.

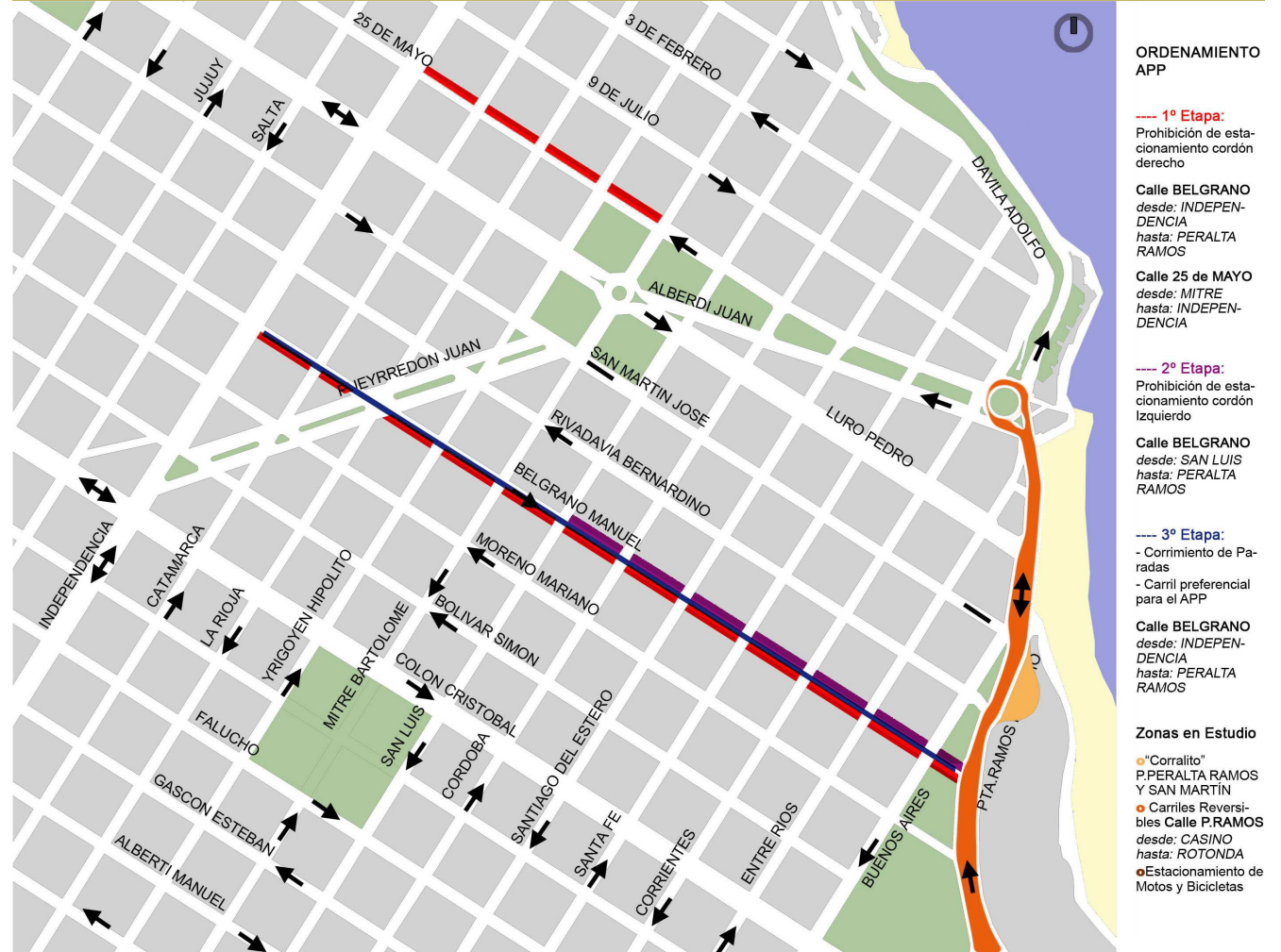
Este estudio se realizó en estrecha colaboración con la Dirección General de Transporte del municipio.

Para llevar adelante la implementación del corrimiento de paradas y del carril preferencial para autotransporte público de personas en calle Belgrano se realizaron de manera conjunta las siguientes actividades:

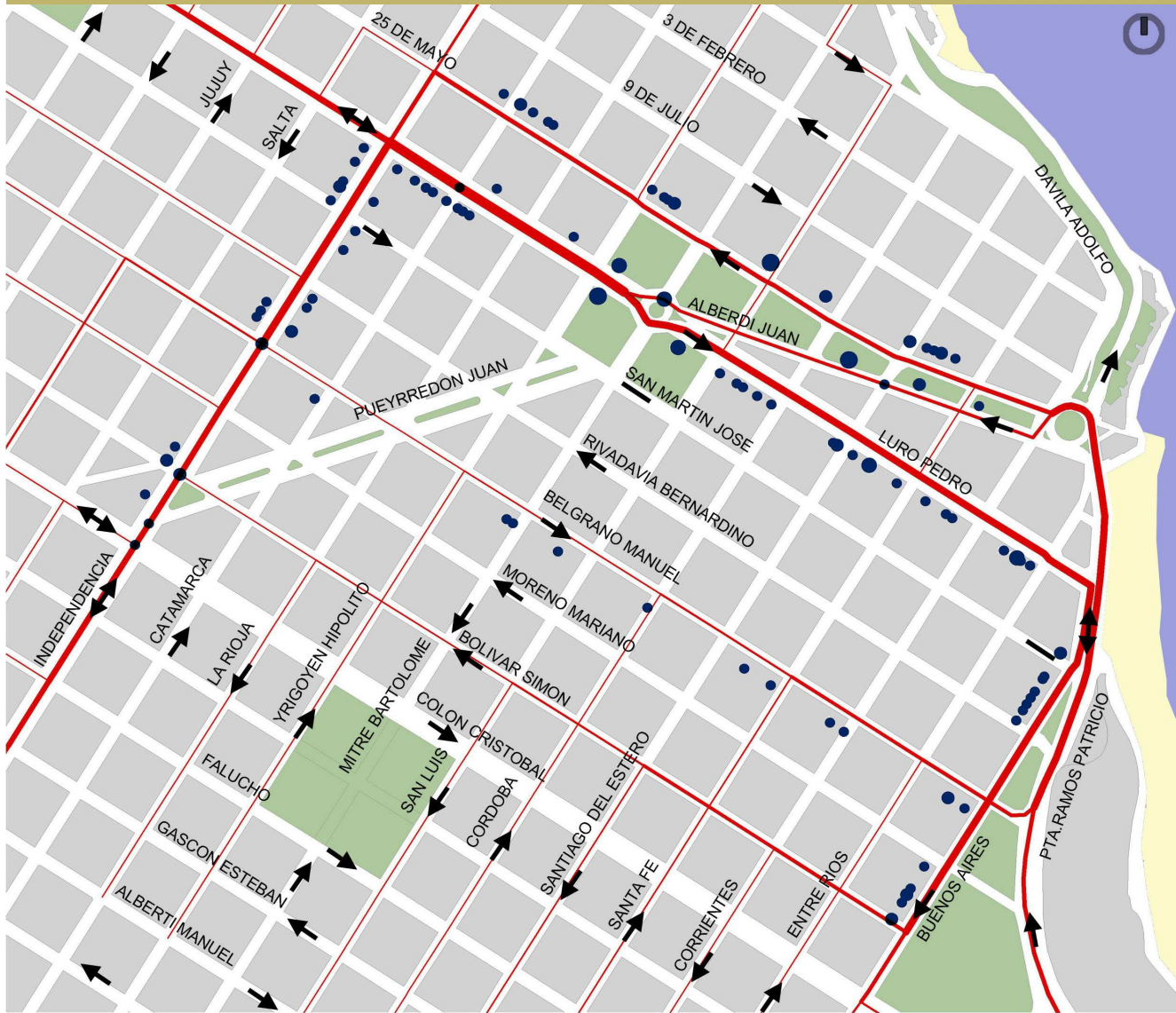
1. Georreferenciación de las Paradas (ubicación actual)
2. Relevamiento parcelario en la calle Belgrano; muy particularmente: cocheras, reservados, prohibidos y diferentes usos con el propósito de señalar aquellos lugares en el cual un corrimiento de parada de manera inmediata produce consecuencias negativas para los frentistas.

² Propuesta en fase de estudio.

Etapas de Ordenamiento de APP



Paradas de colectivos en el microcentro



Referencias

Cantidad de líneas por parada

- 1 - 3
- 4 - 6
- 7 - 9
- 10 - 12

- Manzanas
- Espacios Verdes
- Playas
- Mar
- Colectivos
- Paradas

Cantidad de Servicios entre las 17 - 18hs en el Área Central

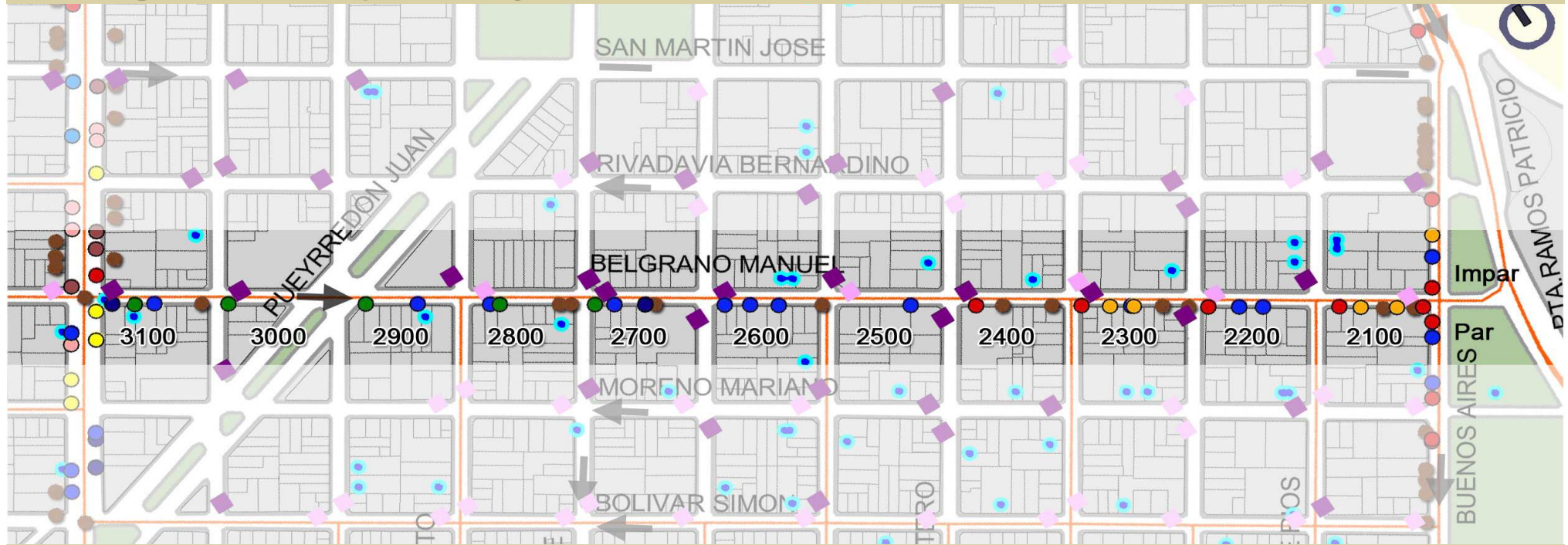
- 1 - 10
- 10 - 20
- 20 - 30
- 30 - 40
- 40 - 50
- 50 - 60
- 60 - 70
- 70 - 80
- 80 - 90
- 90 - 100
- 100 - 110
- 110 - 120
- 120 - 130
- 130 - 140
- 140 - 150
- 150 - 160
- 160 - 170
- 170 - 180

Líneas con paradas relevadas

720	555	531
717	553	525
715	552	523
593	551	522
591	543	521
581	542	512
573	541	511
571	533	221
562	532	

Relevamiento parcelario

Calle Belgrano entre Independencia y P.P.Ramos



Referencias

Restricciones y permisos a la circulación vehicular

- | | | | | | |
|------------------------|--------------------------|------------------------------|--|-------------------|--------------|
| ● Garage | ● Reservado TP | ● Reservado Discapacitados | ■ Dársenas de Carga y Descarga según CETAC | ■ Manzanas | — Colectivos |
| ● Prohibido Estacionar | ● Parada de Taxi | ● Reservado Policía | ■ Identificadas | ■ Espacios Verdes | ● Paradas |
| ● Reservado | ● Estacionamiento | ● Estacionamiento y Garajes. | ■ Sin identificar | ■ Playas | |
| ● Darsena Hotel | ● Estacionamiento Medido | | | ■ Mar | |
| ● Reservado Caudales | ● Carga y Descarga | | | | |

6.2 GRUPO DE TRABAJO INTERSECTORIAL PARA PACTO CONVIVENCIAL DE USOS EN EL AREA CENTRAL. AGENDA COMBINADA DE TEMAS.

El área central expresa nítidas diferenciaciones en las problemáticas vinculadas a la situación urbana de cada barrio, sus características poblacionales, la densidad, el uso del suelo y la relación con los equipamientos -a escala ciudad y territorio- instalados y en desarrollo en cada uno de ellos y la tensión provocada por la concentración de actividades y usos vinculados al turismo.

En el área central se concentran y desarrollan la mayor cantidad de actividades, de servicios públicos, actividad comercial, administrativa, de entretenimientos, cultural; hay circulación de transporte público urbano, vehículos particulares, peatones. Estas características convierten esta zona en centros atractores y dinámicos, pero a su vez esta concentración de actividades genera zonas neurálgicas de congestión. La tendencia sería lograr una convivencia entre las distintas actividades que se realizan en el área.

El área necesita mucho intercambio y dialogo entre los sectores, buscando medidas, acuerdos, reglas, que a corto plazo mitiguen la tensión y reduzcan la conflictividad, a la espera de profundos cambios. Algo así como vincular un entramado social articulado con hipotéticas soluciones técnicas, preparando las condiciones para hacer 'cirugía mayor' mientras se construye, en una mesa de negociación, un pacto convivencial de acciones que mitiguen el conflicto en el uso del espacio público.

Para esos fines, durante la elaboración del PMTT se puso en marcha el **Grupo de Trabajo Intersectorial para elaborar un pacto convivencial de usos destinados al área centro** y se involucraron allí, como actores del proceso de trabajo e intercambio, comerciantes, transportistas, ONG's temáticas, el municipio y organizaciones vecinales.

El pacto comprende una agenda combinada de temas (como el estacionamiento, la carga y descarga, las peatonales) y de sub-áreas específicas (relacionadas con la Terminal, el microcentro, Güemes, Playa Grande).

Los consensos más importantes que alcanzaron en el ciclo de plenarios mensuales del Grupo de Trabajo fueron los siguientes:

a) aumento de la distancia entre paradas de los colectivos

Uno de esos consensos se refirió a la definición -que el PMTT estaba preparando- de separar por 300 metros (en vez de 200) como están hoy dispuestas, las paradas de las líneas de colectivos en la Av. Luro en todo su tramo del Área Central de la ciudad. Con eso, sin perjudicar a los usuarios del TPP, se ayudaría a los ómnibus a aproximarse a una velocidad promedio razonable.

b) ordenamiento del ingreso y egreso de los ómnibus charter con turistas

El otro consenso fue el establecido con los propietarios hoteleros y gastronómicos, respecto a establecer un horario de entrada de los ómnibus charter y descenso de los turistas por un lado, y un horario de ascenso de turista y salida de esos mismos buses.

El acuerdo incluye la responsabilidad de los empresarios de que esos vehículos contratados se atengan a esos horarios, programando sus viajes tomándolo como referencia obligada, y que esos mismos buses salieran del centro a realizar su limpieza y mantenimiento en el espacio de tiempo definido entre esos dos horarios.

El esquema sería así: a la mañana, dos horas para los movimientos de ingreso (por ejemplo 9 a 11 horas); los vehículos salen del microcentro para su mantenimiento y limpieza (por ejemplo entre 11 y 14 horas); reingresando (por ejemplo entre 14 y 16 horas) para operaciones de

egreso de la ciudad. El esquema se completa con otros detalles y reglas, pero se encontró un esquema que define un modo acordado de criterios y reglas específicas, en condiciones de implementarse.

c) ordenamiento de la carga y descarga

Estudios y análisis presentados y revisados en los plenarios hicieron evidente que el uso de las dársenas era desparejo, unas presentan ociosidad y otras sobrecarga, que la mayoría de los movimientos se concentran en unas pocas horas de la mañana, que el horario actual es excesivo y no aprovechan horas tempranas del día. Todo indica que será necesario habilitar otro horario que asegure que la mayor parte de la carga y descarga se realice de mañana, sobre dársenas rediseñadas en tamaño y sitios, esquema que demandará acciones colaborativas de los actores que comparten responsabilidades en la cuestión: a) las empresas transportistas reprogramando sus operatorias; b) los comercios habilitándose para recibir las entregas en horas tempranas de la mañana; c) el control municipal de tránsito asegurando el cumplimiento del futuro nuevo esquema operativo.

Prolongar el funcionamiento del Grupo de Trabajo durante la implementación será necesario para avanzar en nuevas reglas y readecuar la acción frente a nuevos problemas que pudieran amenazar la convivencia de usos que se está forjando.

Quedaron planteadas en la agenda continuar con los conteos y definición de dársenas en colaboración entre el municipio y las cámaras de transportistas, industriales y comerciantes (encuesta con los actores de carga y descarga para determinar los volúmenes durante el período de verano), así como conveniar, entre el municipio y la cámara de hoteleros y gastronómicos, la aplicación del acuerdo respectivo en la inmediata temporada de verano de 2013.

6.3 NIVELES DE SERVICIO EN AREA CENTRAL

La situación actual del sistema circulatorio del Área Central (AC) muestra aspectos de saturación en algunos momentos y épocas, motivado no sólo por el alto volumen vehicular sino también por la superposición de funciones y de nodos atractores de viajes, producto de la ausencia de una planificación y sistematización de actividades. La secular concentración de funciones municipales, la presencia de gran cantidad de hoteles, la alta densidad de edificación en altura e importantes centros turísticos jerarquizados tienen a su vez su correlato en la distribución de líneas de Autotransporte Público de Pasajeros (APP), cuyos recorridos en su mayoría sirven el AC. A su vez, se analizó otro aspecto de relevancia como es el normativo referente al tránsito y el transporte.

Con el objeto de cuantificar la problemática se estimaron los niveles de servicio del AC, en la cual se observaron zonas que presentan complicadas condiciones de circulación debido a una ocupación de la calzada que se acerca al límite (Casino Central y el Hotel Provincial, y algunos sectores de la línea costera). También se observan sectores de dificultad en parte de avenidas (Colón, Pedro Luro, Juan Jara e Independencia), o rendimientos modificados por la presencia de grandes infraestructuras (área próxima a la Terminal Ferroautomotor). Por otro lado, se identificaron algunas cuadras que se acercan a los límites de su capacidad, básicamente debido al paso de líneas de colectivos o a zonas de alta atracción de viajes (centro comercial o administrativo).

Representación esquemática del área central de Mar del Plata



Referencias

Esquema base: manzanas, calles, espacios verdes y carriles por cuadra.

———— Borde de manzana

----- Líneas separadoras de carriles

———— Líneas separadoras de sentidos de circulación

■ Espacios verdes

■ Av. Costanera Peralta Ramos

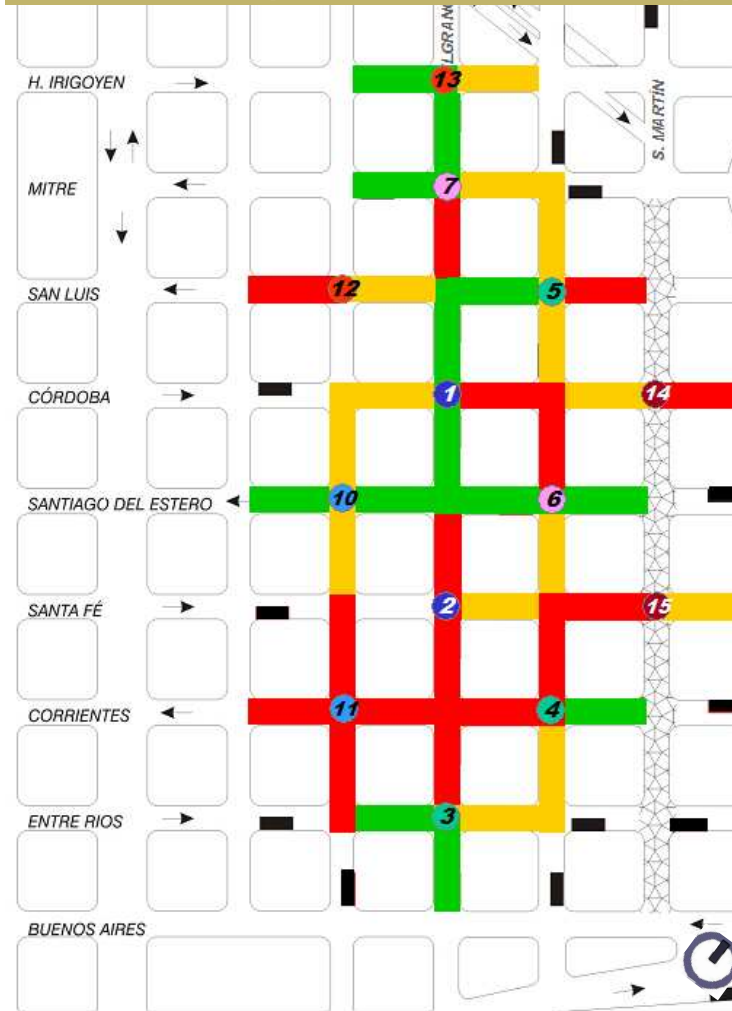
Cuadras	NS	Cruces
Porcentaje de ocupación		Tiempo de demora
0%	A	5"
12%	B	15"
24%	C	25"
39%	D	40"
62%	E	60"
100%	F	1'

6.4 DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

A una situación en que la infraestructura urbana está cada vez más comprometida por la necesidad de acoger un ingente tráfico de agitación en determinadas zonas y momentos del día, se le suman las recientes filosofías de servicio en logística que multiplican el transporte y el uso del viario público: producción y entregas justo-a-tiempo, entregas concertadas o en ventanas temporales, servicio a diario y respuesta inmediata a pedidos de emergencia prácticamente de forma independiente del tamaño del pedido, etc. No obstante, la Distribución Urbana de Mercancías (DUM) tiene una importancia fundamental en la dinámica de la ciudad, en el sostenimiento del modo de vida actual y es uno de los componentes relevantes de la Logística Urbana.

La DUM muestra una fuerte concentración en el AC y en otras zonas/ejes comerciales de la ciudad, y ello potenció la necesidad de estudiar la problemática local para asignar convenientemente el bien público escaso en el que se ha transformado el espacio vial urbano. Con el objeto de establecer la distribución espacial y temporal de las operaciones de C/D y, consecuentemente, las características de la demanda de infraestructura urbana para la correcta DUM, se realizaron dos campañas de relevamiento de información en el AC (medición de 2.300 operaciones de C/D), principal destino de los envíos. Los resultados de estas campañas, una en el periodo valle y otra en el periodo pico de demanda (vacaciones de verano), permitieron establecer: cómo impacta el crecimiento de los volúmenes transportados sobre la demanda de plazas en el periodo de máxima demanda; qué familias logísticas (agrupaciones que contemplen las similitudes en las operaciones de distribución, más que en el género que comercian) generan la mayor demanda y cómo se distribuye temporalmente; y, finalmente, proponer las pautas generales de planificación, diseño y dimensionado de la oferta de infraestructura logística en el ámbito urbano.

Distribución espacial de la demanda de plazas de carga y descarga en el AC



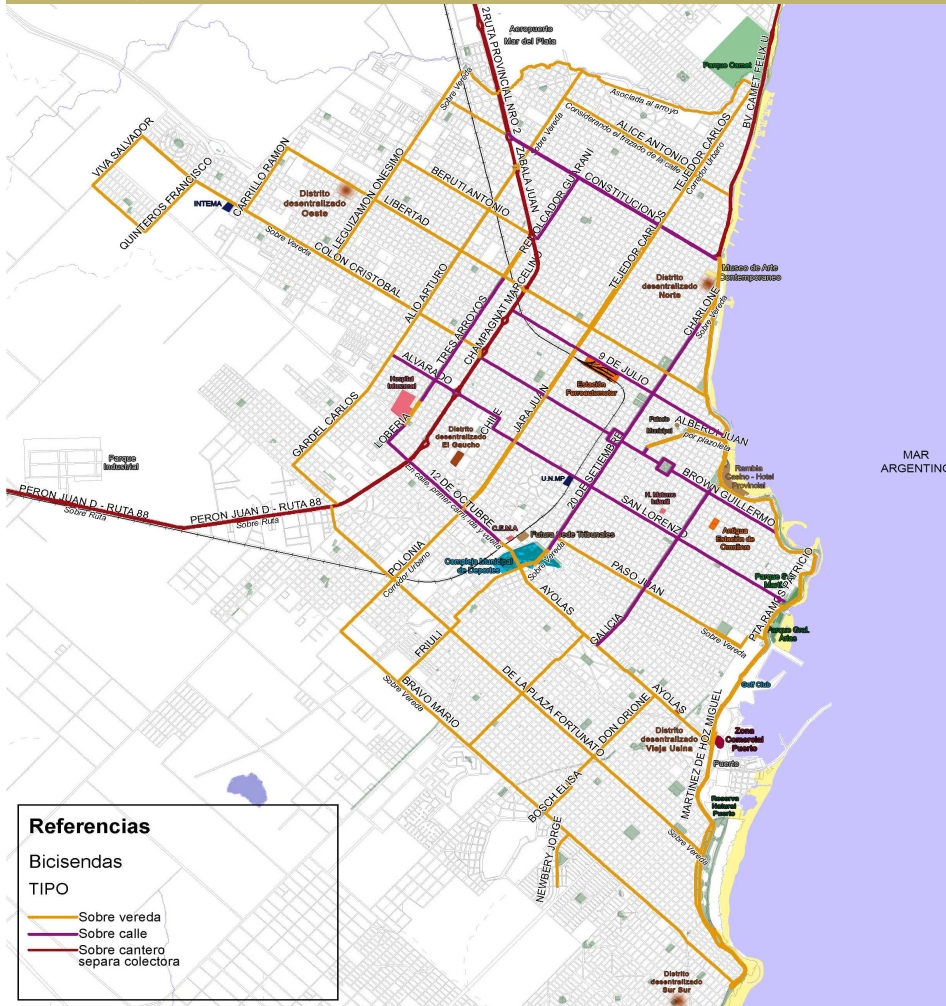
Referencias

(Período 8:00h - 20:00h)

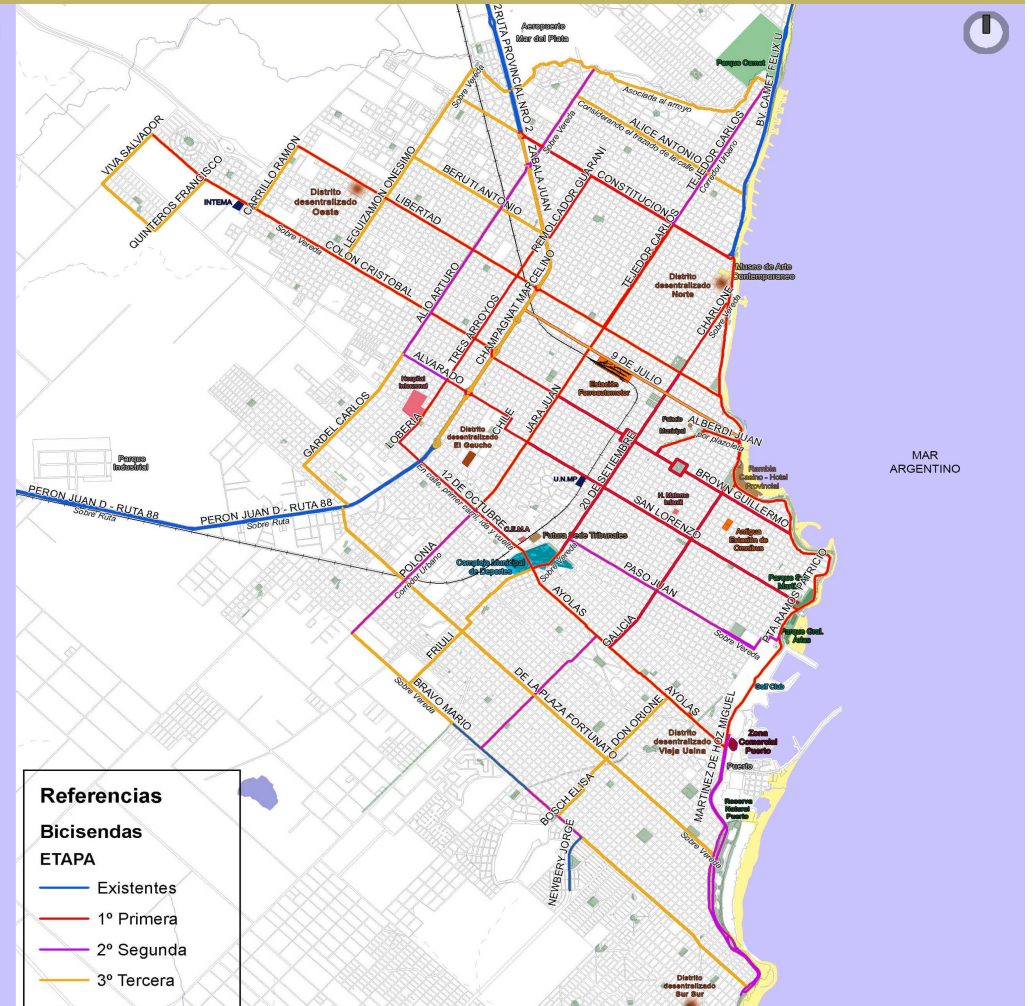
- < 40% MEDIA DEL PERIODO
- APROX. MEDIA DEL PERIODO
- < 20% MEDIA DEL PERIODO
- SIN MEDIR
- 1 BELGRANO Y CORDOBA
- 2 BELGRANO Y SANTA FE
- 3 BELGRANO Y ENTRE RIOS
- 4 RIVADAVIA Y CORRIENTES
- 5 RIVADAVIA Y SAN LUIS
- 6 RIVADAVIA Y SGO. ESTERO
- 7 BELGRANO Y MITRE
- 8 SAN MARTIN Y CATAMARCA
- 9 BELGRANO Y CATAMARCA
- 10 MORENO Y SGO. ESTERO
- 11 MORENO Y CORRIENTES
- 12 MORENO Y SAN LUIS
- 13 BELGRANO E IRIGOYEN
- 14 CORDOBA Y SAN MARTIN
- 15 SANTA FE Y SAN MARTIN

7. Bicisendas

Tipologías de materialización



Etapas de implementación



Etapa 1

7.1 PROGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN DE BICISENDAS

La movilidad no motorizada asociada a peatones y bicicletas es pieza fundamental dentro del sistema de movilidad para todos, por cuanto garantiza la accesibilidad y conexión dentro de las centralidades y los tejidos residenciales, la cual debe realizarse a través de un subsistema, estructurado y articulado física y funcionalmente con el subsistema vial.

El Programa de Bicisendas, forma parte de una política pública cuyo objetivo general es calificar el Espacio Público; la bicisenda no es una operatoria en si misma, su implementación asegura la configuración y delimitación del espacio urbano en todos sus aspectos.

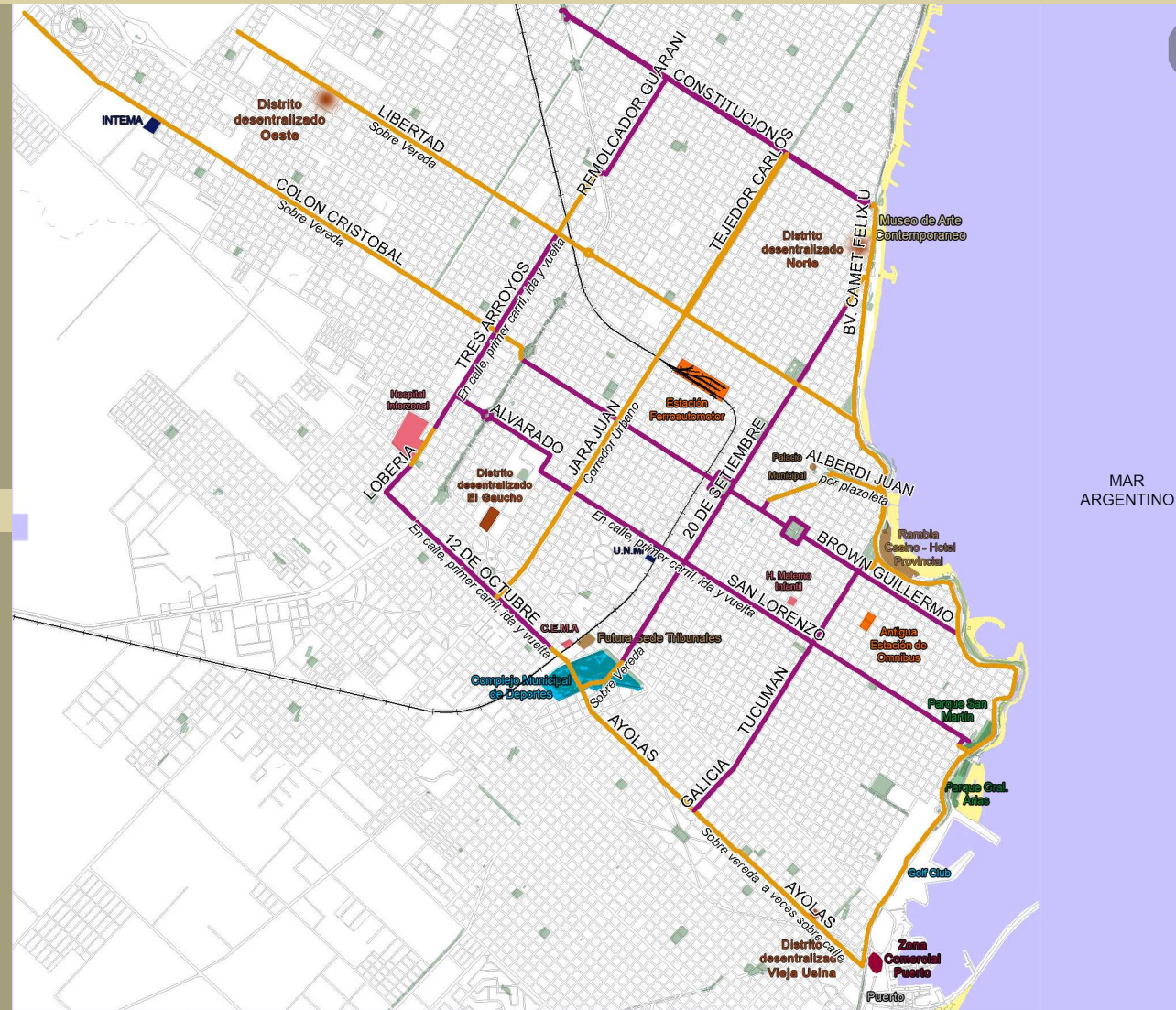
Referencias

Bicisendas

TIPO Etapa 1

 Sobre vereda

 Sobre calle



Bicisendas - Calle Libertad



Autoridades

Gustavo A. Pulti

Intendente Municipal del Partido de General Pueyrredón

Eduardo Cajide

Decano de la Facultad de Arquitectura (FADU) de la UBA

Miguel Lengyel

Director de FLACSO

Adrián Alveolite

Subsecretario de Control

Fernando Schifani

Secretario de Relaciones Institucionales, FADU

Equipo Plan Maestro

Héctor Poggiere

Representante FLACSO y Coordinador General

Inés Schmidt

Coordinadora componente Movilidad FADU

Mariana Segura

Coordinadora componente Gestión Estatal
FLACSO

Ricardo Muir

Coordinadora componente Comunidad y Territorio
FLACSO

Máximo Mazzuchi

Coordinador local

Consultores

Alejandro Macagno

Sara Ciocca

Olga Vicente

Dante Galvan

Asistencia técnica

Adriana Olivera

Marisa Sagua

Maria Eugenia La Rocca

Ricardo Sapienza

Maria Fernanda Pesado

Pilar Ormsby

Candelaria Costa

Julián Cheula

Suyay Mura

Apoyo técnico municipal

Bruno Recchia

Leticia Gonzalez

Andrea Abraham

Asistencia administrativa

Hernan Novara

Ana Poggiere

Asistencia gráfica

Cristian Dallera



FADU
UBA



MGP



FLACSO
ARGENTINA



UNMdP