



CAPITULO 2

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

INDICE CAPITULO 2

2.	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.....	5
2.1.	ANTECEDENTES DEL PROYECTO Y ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS, PROGRAMAS Y PLANES.	5
2.1.1.	ANTECEDENTES	5
2.1.2.	SINERGIA DEL PROYECTO CON OTRAS ACCIONES:.....	5
2.2.	CARACTERÍSTICAS DE LA OBRA PROYECTADA. MEMORIA TÉCNICA DESCRIPTIVA DE LA OBRA. 14	
2.2.1.	PROPUESTA: Aspectos formales y funcionales	27
2.2.2.	INTERSECCIONES:	28
2.2.3.	RESOLUCIÓN DE INTERFERENCIAS	40
2.2.4.	SISTEMA DE ESCURRIMIENTO SUPERFICIAL:.....	41
2.3.	ASPECTOS AMBIENTALES CONSIDERADOS EN EL PROYECTO.	50
2.3.1	SINIESTRALIDAD VIAL:	50
2.3.2	ACCESIBILIDAD A LOS PREDIOS FRENTISTAS Y CONECTIVIDAD REGIONAL.....	51
2.3.3	NECESIDADES DE EQUIPAMIENTO:	52
2.3.4	INTERFERENCIAS CON REDES DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS EXISTENTES:.....	53
2.4.	DESCRIPCIÓN, SI LAS HUBIERA, DE LAS ALTERNATIVAS DE PROYECTO FORMULADAS.	54
	ANEXOS	55
	ANEXO I: PROYECTO FORESTACIÓN	55
	ANEXO II: ESTUDIO HIDRAULICO.....	55
	ANEXO III: PROYECTO.....	55
	ANEXO IV: ESTUDIO DE TRANSITO	55

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1:	VISTA CORREDORES INTERNACIONALES EN EL NORTE DE MENDOZA	6
Gráfico 2:	Vista del Circuito Nº2: Desarrollo Turístico, programa Mendoza productiva.	6
Gráfico 3:	Vista a aérea sinergia con otros proyectos, ejecutados o programados en el area de influencia directa.	7
Gráfico 4:	Etapas de construcción programada para el proyecto Metrotranvía-	10
Gráfico 5:	Acciones a largo pplazo programadas para el proyecto metrotranvía.	11
Gráfico 6:	Obras previstas por la Dirección de Hidráulica: FUENTE: Rodriguez, S. (2018)- Estudio Hidráulico Proyecto completo RP Nº 82... ..	13
Gráfico 7:	Acceso clandestino desde Barrio La Merced (calle Antártida Argentina)	14
Gráfico 8:	Vista de un sector de la ruta a intervenir.....	15
Gráfico 9:	Vista de un sector de la ruta a intervenir.....	15
Gráfico 10:	Vista del estado de deterioro del pavimento de la ruta	15
Gráfico 11:	Vista de un sector de la ruta a intervenir.....	16
Gráfico 12:	Vista de la rotonda partida actual para bajada a localidad de Chacras de Coria.....	16

Gráfico 13: Vista desde la calzada principal hacia el sur. Punto de inflexión en que se observan las variaciones de las características del sector.....	17
Gráfico 14: Vista desde la calzada principal hacia el norte. Ibídem.....	17
Gráfico 15: Vista hacia el sur. Arboleda continua de álamos sobre el lado oeste de la ruta y terrenos del ferrocarril del lado este.....	18
Gráfico 16: Vista hacia el norte. Pronunciada distancia entre el límite construido del lado este y la calzada. Exiguo espacio entre el borde oeste de la calzada y el límite edificado.....	18
Gráfico 17: Vista hacia el norte. Ubicación de luminarias en el centro de la calzada.....	19
Gráfico 18: Vista hacia el norte. Se observan tramos con la calzada en buen estado, las sendas laterales de tierra, y la iluminación central interrumpida por mal funcionamiento de algunas luminarias. Hacia la estación de servicio ubicada frente a la rotonda se observa una mejora en la iluminación artificial.....	20
Gráfico 19: Vista hacia el noreste. Se observa el estado de la calzada y la franja de reducción de velocidad que conserva sólo algunas tachas.....	20
Gráfico 20: Vista hacia el sur. En el lugar de acceso al restaurante “El Hormiguero” la calzada se estrangula, reduciéndose a un único carril para cada sentido de circulación. Dicho espacio de banquina es utilizado para el estacionamiento de vehículos, como así también parte de la calzada previo a dicho sector.....	21
Gráfico 21: Imagen aérea de los puntos geo-referenciados de acceso al transporte público de pasajeros.....	21
Gráfico 22: Domingo 20 hs. Vista hacia el sur. Sector de acceso al aeroclub. Se observa el entorno de la parada desprovisto de sendas, asientos y/o techo para la espera del colectivo y luminarias con mal funcionamiento.....	22
Gráfico 23: Vista hacia el sur. Se observa discontinuidad en el tratamiento de piso de la senda peatonal.....	23
Gráfico 24: Vista hacia el sur. Topografía ondulada dada por el cerro ubicado al oeste de la ruta.....	24
Gráfico 25: Vista del lado oeste de la ruta. Se observa una diversidad de actividades comerciales.....	24
Gráfico 26: Vista hacia el sur. Banquina extensa en ambos lados de la calzada. Actividad comercial hacia el oeste y uso del suelo residencial hacia el este de la ruta.....	24
Gráfico 27: Vista hacia el sur. Se observan las actividades comerciales en torno a la rotonda. Hacia el sudeste una estación de GNC y hacia el sudoeste locales de diversión nocturna (discoteca y salón de eventos).....	24
Gráfico 28: Vista hacia el Norte. Se observa marcada diferencia de nivel entre la RP 81/82 y la calle Darragueira, hacia el este.....	25
Gráfico 29: Intersección de RP 81/82 y Corredor Urbano del Oeste. Se observa congestión vehicular en dirección hacia el norte, a pocos metros de la rotonda partida de acceso a calle Bajada de la Cuesta.....	26
Gráfico 30: Vista hacia el sur. Intersección de la RP Nº 81/82 con calle Bajada de la Cuesta (acceso a Chacras de Coria).....	26
Gráfico 31: Vista hacia el sur. Luminaria ubicada a 3 bolillos.....	26
Gráfico 32: Vista hacia el norte. Se observa la falta de sendas para la circulación peatonal y la luminaria ubicada únicamente del costado este de la calzada.....	27
Gráfico 33: Vista hacia el este, cruce de rotonda desprovisto de sendas debidamente indicadas para el cruce peatonal.....	27
Gráfico 34: Planimetría y señalamiento del encuentro de RPNº82 con Bajada de la Cuesta y acceso a Mirador Norte.....	29
Gráfico 35: Vereda peatonal propuesta costado norte bajada de la cuesta.....	30
Gráfico 36: Vereda peatonal propuesta costado norte bajada de la cuesta.....	30
Gráfico 37: Vereda peatonal propuesta costado norte bajada de la cuesta.....	31
Gráfico 38: Vereda peatonal propuesta costado norte bajada de la cuesta.....	31
Gráfico 39: Vereda peatonal propuesta costado norte bajada de la cuesta.....	32
Gráfico 40: Inmediaciones de la intersección calle La Cuesta y Darragueira.....	32
Gráfico 41: Vista del terreno de ferrocarril hacia el norte.....	32
Gráfico 42: Vista del terreno de ferrocarril desde calle Darragueira hacia el norte. Antes del cortijo.....	33
Gráfico 43: Vista del terreno de ferrocarril desde calle Darragueira hacia el norte. Luego del Cortijo.....	33
Gráfico 44: Vista plan altimétrica del sector donde de la rampa de conexión peatonal.....	33
Gráfico 45: Perfiles del sector donde de la rampa de conexión peatonal.....	34
Gráfico 46: Planimetría propuesta de organización circulatoria en intersección RPNº82 con Darragueira y Antártida Argentina.....	35
Gráfico 47: Resolución funcional intersección A. Argentina- RPNº82, para la circulación de peatones y ciclistas.....	36
Gráfico 48: Resolución funcional intersección A. Argentina- RPNº82, para la circulación de peatones y ciclistas.....	36
Gráfico 49: Vistas del cruce de ciclovía existente en inmediaciones de la intersección Ugarte con RPNº81/82.....	37
Gráfico 50: Vista de la zona de empalme de la traza existente de ciclovía con ciclovía propuesta, en calle Antártida Argentina.....	37
Gráfico 51: Vista intersección Laprida- Darragueira: propuesta de vereda en zona de curva.....	38
Gráfico 52: Vista de itinerario obligado los viajes con origen en A. Argentina y destino al sur de la intersección con RPNº82.....	39
Gráfico 53: FUENTE: Rodríguez, Sara (2018).....	42
Gráfico 54: FUENTE: Rodríguez, Sara (2018).....	43
Gráfico 55: Cauce magenta revestido frente a la estación de servicio- FUENTE: Rodríguez, Sara (2018-Documento anexo).....	43
Gráfico 56: Cauce magenta sin revestir detrás de los arboles (sur de la foto anterior)- FUENTE: Rodríguez, Sara (2018-Documento anexo).....	44
Gráfico 57: Cauce azul desde RP 82 mirando al oeste FUENTE: Rodríguez, Sara (2018-Documento anexo).....	44
Gráfico 58: Imagen actual de la zona de tratamiento de laderas a progresiva 0+560- Rodríguez, Sara (2018-Documento anexo).....	44
Gráfico 59: Ídem anterior progresiva 0+640- FUENTE: Rodríguez, Sara (2018-Documento anexo).....	45
Gráfico 60: Progresiva 0+750- Rodríguez, Sara (2018-Documento anexo).....	45
Gráfico 61: Figura 4. Parcelas bajo riego en la zona- FUENTE: Rodríguez, Sara (2018-Documento anexo).....	46
Gráfico 62: Figura 5. Ampliación imagen anterior en la zona de tratamiento de ladera- FUENTE: Rodríguez, Sara (2018-Documento anexo).....	46
Gráfico 63: Sistema actual de riego.....	47
Gráfico 64: Sistema de Riego Propuesto.....	48

Gráfico 65: Sifón de cruce del FF.CC. y Punto de entrega del canal de riego este.....	49
Gráfico 66: En la imagen se muestran los sectores de concentración de siniestros d tránsito con muertes o lesionados registrados por la policía científica d Mendoza, y el numero indica la cantidad de siniestros registrados en cada sector.	51
Gráfico 67: Equipamiento Urbano	53

INDICE DE TABLAS

Tabla 1: FUENTE: https://www.indec.gob.ar/nivel4_default.asp?id_tema_1=2&id_tema_2=24&id_tema_3=119	9
Tabla 2: Actual prestacion del servicio de transporte de pasajeros para el area de influencia del proyecto- FUENTE: secretaria de transporte de la Provincia.....	9

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

2.1. ANTECEDENTES DEL PROYECTO Y ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS, PROGRAMAS Y PLANES.

2.1.1. ANTECEDENTES

El proyecto constituye la Sección I de VI desarrollado para mejorar las condiciones de circulación de todo el eje de estructuración sudoeste de la metrópolis mendocina. El mismo comprende las rutas provinciales RPNº81 y RP Nº 82, las que a su vez integran el nexo entre la capital provincial y el Corredor Bioceánico Central.

De acuerdo con la normativa legal vigente (Decreto Nº 743/94 – Nomenclador de Rutas Provinciales)¹- el proyecto comprende parcialmente la traza de la Ruta provincial Nº81 (RPNº81), que se extiende entre calles Ugarte y Roque Sáenz Peña; sin embargo a los efectos del documento el proyecto recibe la denominación de RP Nº 82, debido a la forma en que es conocida popularmente la traza.

Históricamente el eje integrado por las rutas RPNº81 y RP Nº 82 fue el nexo entre la Argentina y Chile, dentro de la Provincia de Mendoza, y por ello es popularmente conocido como “ruta Panamericana”; sin embargo - a finales de los 90 – con la construcción del embalse Potrerillos, (1999) y la jerarquización del Corredor Bioceánico Central² en el marco de la creación del Mercosur, las trazas perdieron protagonismo en la conexión bioceánica; aunque, continuaron canalizando los viajes de su entorno hacia la Capital y desde la metrópolis hacia la zona vitivinícola, industrial, turística y recreativa del sudoeste del oasis norte. Desde entonces hasta hoy, el tránsito de dichas rutas se incrementó significativamente, no solo por el crecimiento de las actividades que la misma involucra sino, también por la expansión metropolitana de los últimos 20 años, que se concretó mayormente hacia el sudoeste.

2.1.2. SINERGIA DEL PROYECTO CON OTRAS ACCIONES:

- **Túnel de conexión Cacheuta – Potrerillos:**

El restablecimiento de la conexión entre RP Nº 82 y RN Nº 7, a través de un túnel de 375m. de longitud, ha estimulado el tránsito de tanto de vehículos como de ciclistas y peatones, debido a las cualidades que el camino posee para la actividad deportiva, turística y recreativa.

En este contexto, la construcción del nuevo túnel resuelve las necesidades de conexión local y constituye una alternativa para el tránsito liviano en su conexión con el Corredor Bioceánico Central, por el oeste de la trama urbana consolidada. Por la importancia estratégica del citado túnel y la ruta, su intervención fue contemplada en PROGRAMA DE DESARROLLO PRODUCTIVO financiado por el BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID) en el año 2004 y por PROGRAMA MENDOZA TECNOLÓGICA, con financiamiento BID, que le ha dado continuidad.

¹ Decreto Nº 743/94 – Nomenclador de Rutas Provinciales

² Corredor Bioceánico Central: Integrado por la RNNº7 de acceso este a la provincia, la RNNº40 de acceso sur y la RNNº7 de acceso oeste.

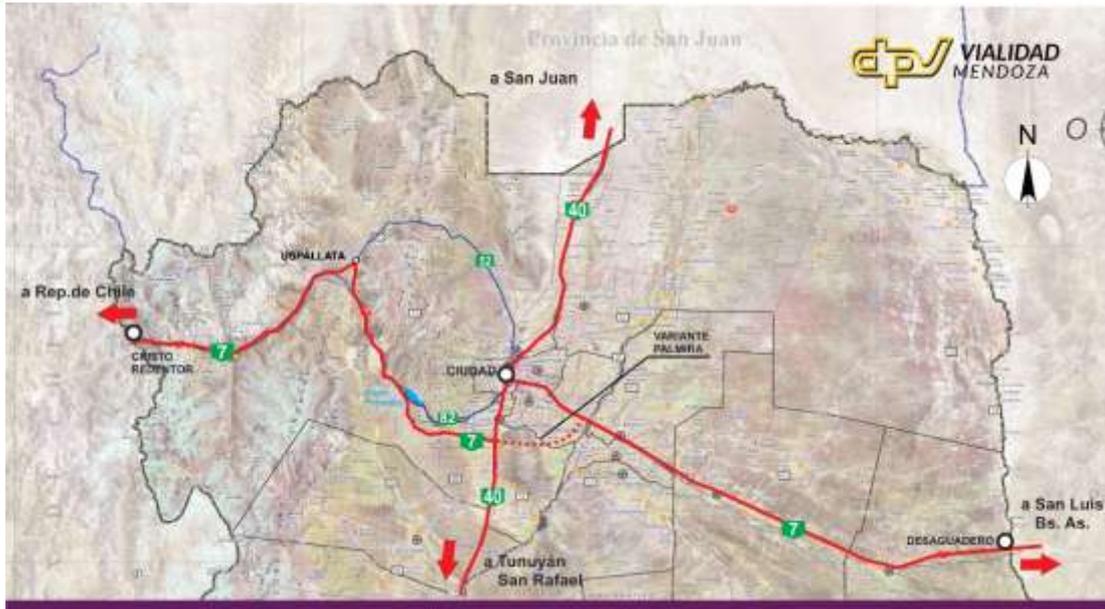


Gráfico 1: VISTA CORREDORES INTERNACIONALES EN EL NORTE DE MENDOZA



Gráfico 2: Vista del Circuito Nº2: Desarrollo Turístico, programa Mendoza productiva.

El incremento en el tránsito de la RP Nº 82, en virtud de la dinámica poblacional registrada y previsible en su entorno, las mejoras en la conexión con el Corredor Bioceánico Central y la antigüedad del paquete estructural, constituyen los factores más importantes que justifican hoy su intervención.

- **Proyecto de mejora del corredor de la Ruta Provincial Nº 82- Sección II a VI:**

La denominación de este proyecto, corresponde con las intervenciones programadas para las otras secciones de la RP N° 82.

La intervención completa prevé la adecuación de parámetros formales, estructurales y funcionales para resolver las necesidades de circulación de todo el corredor de RP N° 82, del cual **el presente proyecto constituye la Sección I de VI**; hasta la conexión con la obra del túnel Cacheuta-recientemente inaugurado.

Las secciones siguientes (II a VI) tienen ejecución programada y actualmente se está gestionando su financiamiento a través del Banco Interamericano de Desarrollo.

Sección II entre Corredor Urbano del Oeste y RPN°83 (Gobernador Ortiz)

Sección III: entre RPN°83 (Gov. Ortiz) y Acceso a la Playa de Luján de Cuyo.

Sección IV: entre el ingreso a la Playa de Luján de Cuyo y el inicio de pavimento de Hormigón;

Sección V: entre el inicio del pavimento de Hormigón y Puente sobre Río Mendoza (Puente Frasca) y

Sección VI: entre Puente Frasca y Cacheuta (inicio de la obra de conexión Cacheuta – Potrerillos).

○ **Conexión vial RN N°40 – RP N° 82 (calle Paso):**

El tramo IV del Corredor Urbano del Oeste (CUO) es el nexo entre la RN N° 40, el eje de proyecto y las Secciones II y III del mismo Corredor. La intervención, planificada a finales de los años 70, coincide parcialmente con la RP N° 10 (Calle Paso) y se extiende hacia el oeste de la calle San Martín de Luján de Cuyo por una traza nueva hasta encontrarse con los dos caminos antes consignados.



Gráfico 3 Vista a éréa sinergia con otros proyectos, ejecutados o programados en el área de influencia directa.

La intervención ha sido materializada por la provincia en etapas por distintos programas de financiamiento: inicialmente se construyó un intercambiador (trébol de cuatro hojas) en la intersección de RP N° 10 (Calle Paso) con al RN N° 40 y se refuncionalizó parcialmente el tramo comprendido entre la RN N° 40 y calle San Martín. En una segunda instancia se construyó la conexión entre el CUO y RP N° 82, mediante la ejecución de las colectoras del tramo. Actualmente la provincia está construyendo la conexión entre calle San Martín y RP N° 82, mediante la construcción de las colectoras, mejorando además las intersecciones actuales de la traza con calle san Martín y completando las obras entre calle San Martín y la colectoras oeste de RN N° 40.

Esta intervención resolverá la conexión, mediante la apertura de una nueva traza y la construcción de dos calzadas separadas con dos trochas por sentido de circulación e intersecciones a nivel tipo rotondas, las necesidades de conexión con los recursos actualmente disponibles hasta la concreción total del proyecto, que contempla la construcción de las calzadas principales en viaducto elevado.

- **Plan Provincial de Ordenamiento Territorial (PPOT):**

El proyecto guarda coherencia con el PPOT (aprobado por Ley N° 8.999/2017) y colabora a alcanzar los objetivos planteados mediante la optimización de la conectividad y accesibilidad a Mendoza³.

De manera específica, las mejoras a realizar contribuyen con el Objetivo 5 del PPOT (Conectividad y Accesibilidad para integrar Mendoza) que apunta a “Integrar el territorio provincial creando y/o refuncionalizando redes de transporte para permitir la conexión y la accesibilidad intra e interregional” y con el Subprograma P5A (Accesibilidad y Movilidad Sostenible) que pretende “...consolidar la red vial mejorando los tramos deteriorados y construyendo aquellos aún inexistentes y obras nuevas para lograr la integración territorial de la provincia”. En conclusión, cabe enfatizar que la propuesta aporta activamente a los objetivos de desarrollo equilibrado del territorio provincial.

En cuanto a las acciones programadas para cada sección y las consideradas para el presente Estudio, cabe destacar que las Secciones II a VI han sido evaluadas en otra instancia distinta a la presente, fundamentalmente motivadas por cómo se ha organizado la gestión del financiamiento de los distintos tramos y también por la complejidad de las acciones programadas para éstos.

- **Plan Integral de Movilidad del Gran Mendoza (PIMGM):**

En cuanto a la sinergia del proyecto vial con las acciones previstas por el Estado provincial o municipal, sobre factores involucrados por el proyecto, cabe señalar que se espera una evolución creciente de la demanda sin cambios significativos en el escenario tendencial. Dicha afirmación se fundamenta en el crecimiento poblacional registrado por Luján de Cuyo, las proyecciones estimadas por el INDEC y la dinámica poblacional que se advierte en un amplio sector del piedemonte. En este mismo sentido, de manera específica no se espera que el sistema público de transporte se posicione como alternativa al automóvil, en el mediano plazo para resolver la demanda, especialmente justificado por la diferencia en el tiempo de viaje que existe entre el sudoeste metropolitano y la Capital, en los modos automóvil y transporte público, a lo que se le añade el perfil socioeconómico de la población involucrada y el grado de motorización de la misma.

³ Ley N° 8.999, Título II: Modelo Territorial Realizable

Departamento	2010	2017	2025	crecimiento 2010/2025	crecimiento 2017/2025
Total	1.774.737	1.928.304	2.087.006		
Capital	117.730	119.243	120.809	3%	1%
General Alvear	47.466	49.761	52.143	10%	5%
Godoy Cruz	196.209	203.546	211.129	8%	4%
Guaymallén	289.412	320.079	351.771	22%	10%
Junin	38.052	41.735	44.921	16%	8%
La Paz	10.238	10.660	11.097	8%	4%
Las Heras	207.786	227.667	248.214	19%	9%
Lavalle	37.445	42.143	46.997	26%	12%
Luján de Cuyo	122.187	137.239	152.795	25%	11%
Maipú	175.777	193.898	212.624	21%	10%
Malargüe	28.151	32.775	37.553	33%	15%
Rivadavia	57.567	61.806	66.187	15%	7%
San Carlos	33.250	37.591	42.076	27%	12%
San Martín	120.067	130.878	141.430	17%	8%
San Rafael	191.943	207.055	222.672	16%	8%
Santa Rosa	16.744	17.466	18.212	9%	4%
Tunuyán	50.369	57.525	64.921	29%	13%
Tupungato	33.154	37.237	41.455	25%	11%

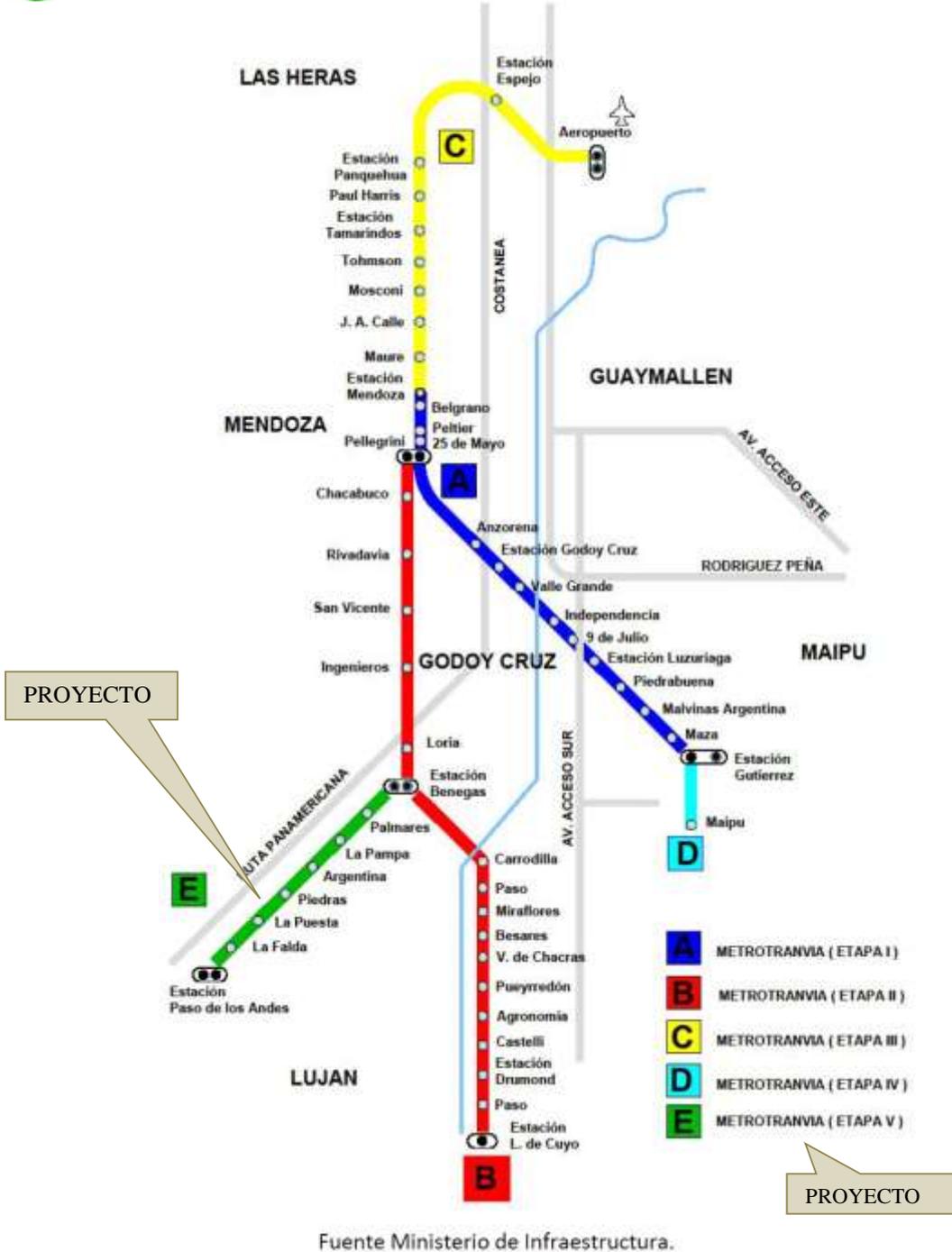
Tabla 1: FUENTE: https://www.indec.gov.ar/nivel4_default.asp?id_tema_1=2&id_tema_2=24&id_tema_3=119

Los tiempos de viaje han sido estimados considerando lo informado por la Secretaría de Transporte de la provincia. En la información suministrada por dicho organismo sobre tiempos de viaje, se advierte que el tiempo medio de viaje con origen en el sudoeste y destino Capital tiene una duración variable entre 40 y 55 minutos, mientras que en vehículo particular el mismo recorrido, a través de RP N° 82 y el CUO, tiene una duración aproximada entre 20 y 30 minutos. Estas diferencias se agudizan considerando otros parámetros como: confiabilidad del tiempo de viaje, traslado puerta a puerta, seguridad en el lugar de la espera y durante en el recorrido, confort general, entre otros.

DENOMINACION	TIPO	GRUPO	Longitud	Frecuencia Día Hábil	Frecuencia Día Sábado	Frecuencia Día Domingo y Feriado	Velocidad Comercial
Luján por Arazo-Ciudad x Acceso Sur	T	7	45,33	90	68	54	22
Luján-Centro por Cervantes	T	7	41,45	90	68	54	16
Luján-Chacras de Coria-Plaza Godoy Cruz	I	7	41,7	35	26	21	18
Diferencial Chacras de Coria-Centro	D	7	34,8	54	41	32	25
Luján-Casa de Gobierno por Panamericana	I	7	45,74	59	44	35	19
Luján-Maipu por J.J. Paso-Civit	I	7	56,18	35	26	21	23
Eco Chacras-Luján	L	7	32,06	50	38	30	30
Beghin-Lomas de Chacras	L	7	24,8	35	26	21	21
Luján-Vistalba-Chacras de Coria (H)	L	7	25,02	50	38	30	18
Luján-Vistalba-Chacras de Coria (AH)	L	7	25,54	50	38	30	18
Escolar Blanco Encalada (cods 143/144)	E	7	45,1	8	0	0	15
Escolar Santa Elena (cods 164/165)	E	7	40,66	3	0	0	15

Tabla 2: Actual prestación del servicio de transporte de pasajeros para el área de influencia del proyecto- FUENTE: secretaría de transporte de la Provincia.

Sobre las acciones programadas por la Secretaría de Transporte, para la gestión de los viajes del sudoeste de la metrópolis (que es el área de influencia del proyecto), se sabe que han sido priorizados en último término los tramos de Metrotranvía que resolvería estos viajes por un modo distinto al automóvil y al actual servicio de ómnibus. Por otra parte, el PIMGM tiene previstas las acciones sobre la zona de influencia del proyecto a largo plazo.



Fuente Ministerio de Infraestructura.

Gráfico 4: Etapas de construcción programada para el proyecto Metrotranvia-

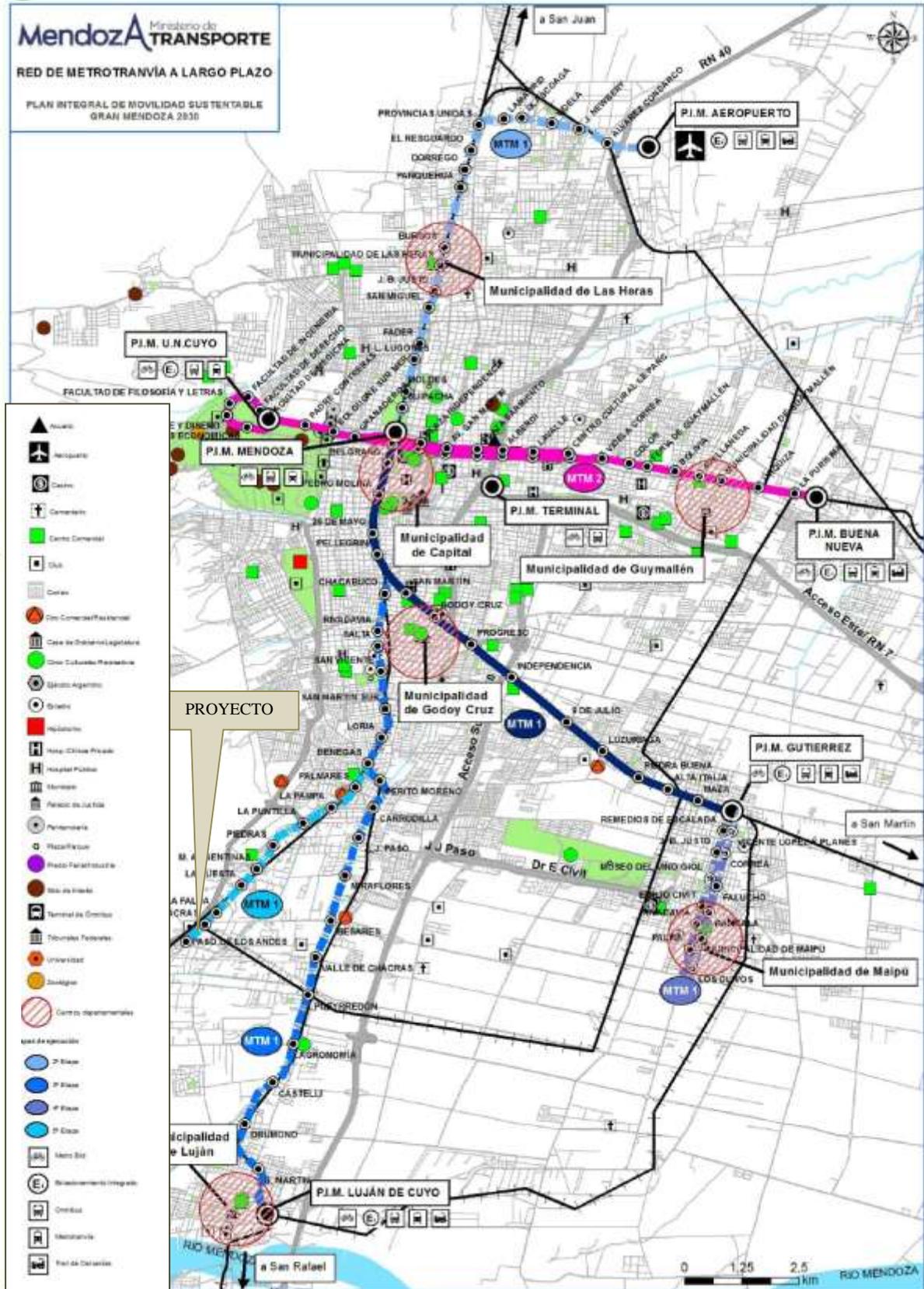


Gráfico 5: Acciones a largo plazo programadas para el proyecto metrotranvía.

○ **Obras hidráulicas previstas en la zona de influencia del proyecto:**

Existe un gran número de obras hidráulicas programadas en el entorno del proyecto que establecerá sinergia con el mismo, no solo porque influyen en el sistema de escurrimiento superficial sino también porque mejoran las condiciones de habitabilidad en el piedemonte y podrán influir en el crecimiento demográfico de dicho sector con el consecuente aumento en los volumen de tráfico.

Entre las obras programadas, cabe mencionar las siguientes:

- a. Presa Chacras de Coria
- b. Presa Sosa
- c. Prolongación del colector Blanco Encalada I y II

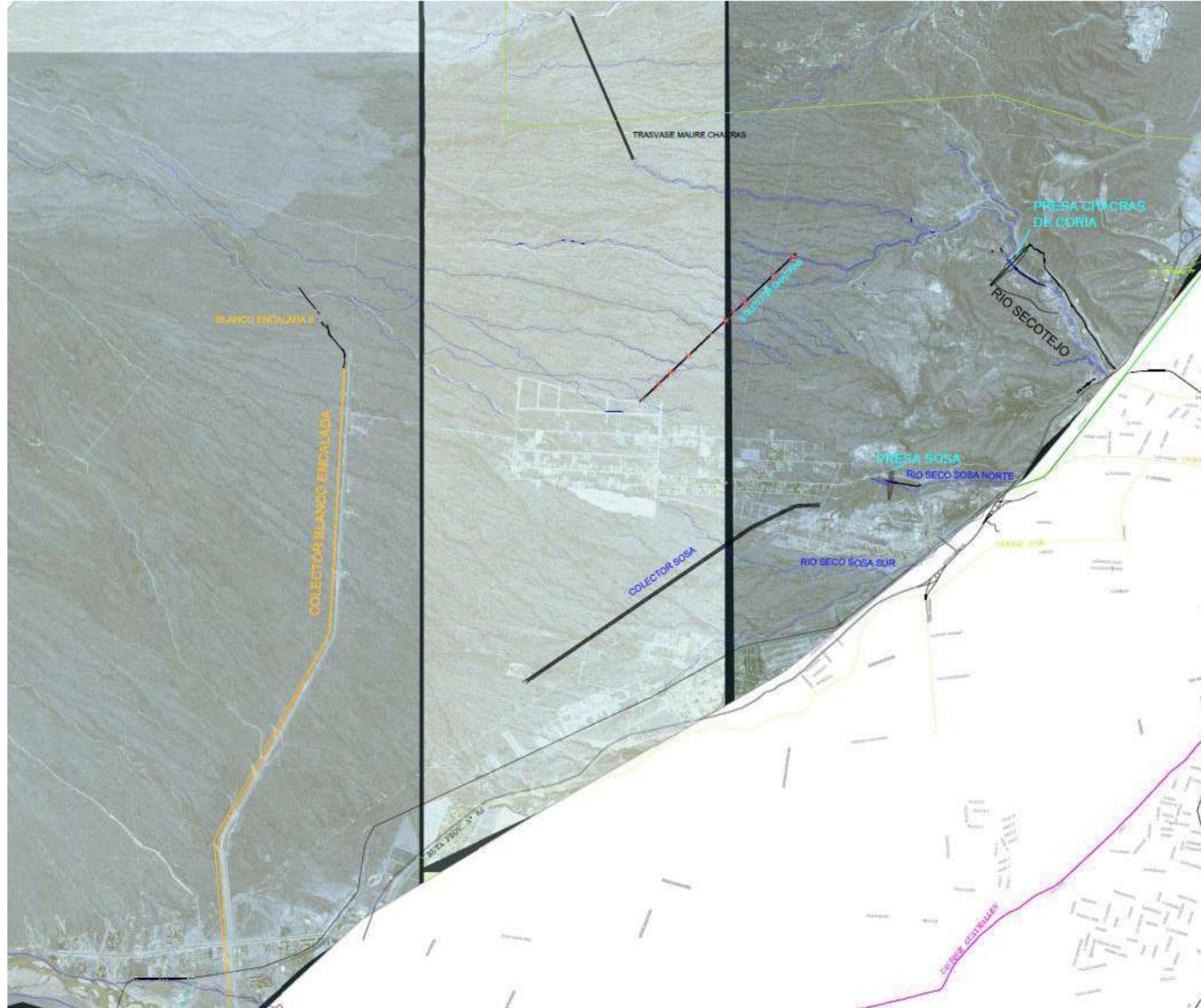


Gráfico 6: Obras previstas por la Dirección de Hidráulica: FUENTE: Rodríguez, S. (2018)- Estudio Hidráulico Proyecto completo RP Nº 82

2.2. CARACTERÍSTICAS DE LA OBRA PROYECTADA. MEMORIA TÉCNICA DESCRIPTIVA DE LA OBRA.

La traza se extiende sobre una topografía ondulada, con sectores de pendientes pronunciadas en una longitud total de 1273m, que finaliza en la intersección de RP N° 82 con calle de ingreso a la localidad de Chacras de Coria (Bajada de la Cuesta).

En el inicio de obra (intersección calle Ugarte) existe una intersección rotatoria, recientemente construida, para ordenar y mejorar la circulación de vehículos por esta intersección.

A pocos metros hacia el sur de dicha intersección, se empalma una calle transversal clandestina (calle Antártida Argentina) de acceso al Barrio La Merced, la que genera conflictos vehiculares sin ordenamiento.

La intersección de RP N° 82 con calle Darragueira, comprende otra situación problemática actual, ya que los conductores que circulan por Darragueira desde el sur se incorporan a la calzada principal de RP N° 82 de espalda al tráfico. En este sector, además – hacia el oeste- se extiende la calle Rio Seco Darragueira o prolongación Darragueira cuyo encuentro también presenta problemas de visibilidad.

La intersección de Bajada de la Cuesta con RPN°82, actualmente está resuelta por una rotonda partida con semáforos. Esta solución genera congestión por la obsolescencia de su diseño. El tramo, también es muy utilizado por ciclistas y peatones que se encuentran en condiciones inseguras por no poseer una vía específica para este tipo de desplazamiento.

El servicio de transporte de pasajeros, por su parte, genera problemas de congestión y seguridad por la falta de consideración de espacios y dispositivos necesarios para su funcionamiento: sendas peatonales, apeaderos, dársenas para detención de autobuses, otros.

El pavimento actual posee una situación de deterioro avanzado que amerita una intervención urgente para mejorar su transitabilidad.



Gráfico 7: Acceso clandestino desde Barrio La Merced (calle Antártida Argentina)



Gráfico 8: Vista de un sector de la ruta a intervenir



Gráfico 9: Vista de un sector de la ruta a intervenir



Gráfico 10: Vista del estado de deterioro del pavimento de la ruta



Gráfico 11: Vista de un sector de la ruta a intervenir



Gráfico 12: Vista de la rotonda partida actual para bajada a localidad de Chacras de Coria

PERCEPCIÓN DEL USUARIO: Aspectos formales y funcionales del entorno

Se realizó un análisis perceptual de la zona a intervenir con la finalidad de documentar la base cero de los aspectos formales, paisajísticos y funcionales que lo caracterizan.

El espacio urbano en el tramo de intervención, posee un ancho variable en función de la línea de cierre, la topografía y la vegetación.

En general se advierten sectores distintos en cuanto al paisaje y uso del suelo. Entre las actividades existentes sobresalen los usos comerciales y residenciales, que promueven afluencia variable de personas en distintos horarios y días de la semana, lo que se advierte como una condición notoriamente cambiante.

En el espacio público, no se observan áreas serviles al uso y circulación peatonal y en bicicleta, como así tampoco al esparcimiento comunitario. En este sentido, cabe destacar también la deficiente iluminación que existe, ya sea por mal funcionamiento o escasez de artefactos.

La arteria está conformada por una única calzada indivisa, con un carril para cada sentido de circulación, de pendiente variable y curvas horizontales en un sector, seguida de tramos rectos.

En el tramo a intervenir se diferencian dos sectores con características particulares: El sector norte, entre calle Ugarte y el acceso al Aeroclub Mendoza (prolongación calle Laprida) y el sector sur, entre el acceso al aeroclub y la rotonda de la intersección con calle Bajada de la Cuesta.

El sector de ingreso al aeroclub (Intersección RPN N° 82 - prolongación Laprida), se percibe como un claro en el recorrido por la ampliación del campo visual, a partir del cual se discontinúa el arbolado urbano y se reduce el espacio circulatorio hacia el sur. En este lugar, confluyen diversos factores que afectan al funcionamiento del sector: curva vertical y curva horizontal, espacios de espera y acceso al transporte público de pasajeros (Gráfico 13 y 14) y la intersección con calle Río Seco Darragueira.

En la curva, además, la ausencia de espacio entre el guardarail y la calzada condiciona la seguridad de la circulación y permanencia de las personas en este sector.



Gráfico 13: Vista desde la calzada principal hacia el sur. Punto de inflexión en que se observan las variaciones de las características del sector.



Gráfico 14: Vista desde la calzada principal hacia el norte. Ibídem.

Sector norte

En este tramo, la calzada tiene un desarrollo rectilíneo y con pronunciada pendiente ascendente hacia el sur.

La zona de camino está definida por una alameda continua sobre el costado oeste que, a pocos metros al sur de la intersección con prolongación Laprida, se interrumpe por la presencia de otras especies como: Fresno y Aguaribay (Gráfico 15).



Gráfico 15: Vista hacia el sur. Arboleda continua de álamos sobre el lado oeste de la ruta y terrenos del ferrocarril del lado este.

El entorno presenta baja densidad edilicia con actividad residencial y comercial mayormente dedicada a la gastronomía y a la recreación nocturna. La misma se desarrolla en construcciones tipo chalet o en cascos rurales antiguos sobre el costado oeste.

Al este, la amplitud está dada por el terreno del ferrocarril que se incorpora visualmente a la zona de camino y si bien actualmente no tiene un uso formal, se utiliza de manera espontánea para viajes peatonales, en bicicleta o en automóvil. Este espacio, también es usado para estacionamiento de vehículos en las inmediaciones de los locales de recreación nocturna (Gráfico 16).



Gráfico 16: Vista hacia el norte. Pronunciada distancia entre el límite construido del lado este y la calzada. Exiguo espacio entre el borde oeste de la calzada y el límite edificado.

A continuación, se realiza una descripción detallada para comprender los factores que debe enfrentar el usuario en la situación sin proyecto, según el modo de desplazamiento.

a. Automóvil

En horario diurno, debido a las dimensiones de la calzada, a la rectitud de la zona de camino y a las características del terreno, la amplitud visual sólo se ve diezmada en la intersección con prolongación Laprida, debido a la curva horizontal y vertical, y un importante aguaribay sobre el costado este.

En horario nocturno, se advierten deficiencias en la iluminación de la zona de camino, a excepción de las intersecciones que sí poseen luminarias instaladas. Hacia el norte de la intersección con calle Darragueira, la zona de camino posee luminarias colgantes ubicadas en el centro de la calzada, con postes a ambos lados de la misma (Gráfico 18 y Gráfico 19).

Se aprecia el deterioro en la carpeta asfáltica, en algunos sectores agravado por “baches” y desprendimiento de los reductores de velocidad (Gráfico 19).

En este sector se advierte una gran afluencia pública y congestión vehicular, especialmente los fines de semana en distintos horarios, que es promovida por la presencia de locales recreativos, gastronómicos, de expendio de combustible y por los sitios turísticos de montaña que tienen acceso por este mismo camino.

Las actividades antes señaladas, se manifiestan también en la zona de camino por el estacionamiento de vehículos, especialmente en horario nocturno, que ocupa una gran extensión, lo que compromete la circulación y seguridad del usuario (Gráfico 20).



Gráfico 17: Vista hacia el norte. Ubicación de luminarias en el centro de la calzada.



Gráfico 18: Vista hacia el norte. Se observan tramos con la calzada en buen estado, las sendas laterales de tierra, y la iluminación central interrumpida por mal funcionamiento de algunas luminarias. Hacia la estación de servicio ubicada frente a la rotonda se observa una mejora en la iluminación artificial.



Gráfico 19: Vista hacia el noreste. Se observa el estado de la calzada y la franja de reducción de velocidad que conserva sólo algunas tachas.



Gráfico 20: Vista hacia el sur. En el lugar de acceso al restaurante “El Hormiguero” la calzada se estrangula, reduciéndose a un único carril para cada sentido de circulación. Dicho espacio de banquina es utilizado para el estacionamiento de vehículos, como así también parte de la calzada previo a dicho sector.

b. Transporte público de pasajeros

En general, las paradas no tienen refugio y en muchos casos no están debidamente señalizadas. Los cruces peatonales no están resueltos de manera segura para llegar al lugar de acceso al transporte público, y la iluminación o la falta de actividad en dichos sectores se perciben como una condición de inseguridad.



Gráfico 21: Imagen aérea de los puntos geo-referenciados de acceso al transporte público de pasajeros.

El tramo a intervenir posee 4 paradas de la Grupo 1 que circula por la ex Ruta Panamericana (Gráfico 21).

El punto de mayor vulnerabilidad de los usuarios del transporte público está en el acceso al aeroclub, ya que obliga a los pasajeros provenientes del sector este a realizar un cruce desprovisto de la senda peatonal correspondiente, en un punto donde la visibilidad del conductor se ve reducida por una curva y un frondoso Aguaribay. En este mismo lugar, pero del lado oeste, la parada no posee señalización ni apeadero y los usuarios se ven obligados a permanecer sentados en el guardarail, a 90cm aproximadamente del borde de calzada. (Gráfico 1 - horario diurno y Gráfico 22 – horario nocturno).

c. Bicicleta

Hacia ambos costados de la calzada se advierte la inexistencia de ciclovía, por lo que estos usuarios comparten la calzada con los automóviles, con el consecuente riesgo.

d. Peatonal

En general, los espacios peatonales son estrechos o inexistentes, sin continuidad de su tratamiento superficial, ya que existen tramos pavimentados o en suelo natural (Gráfico 23).

El espacio para la circulación peatonal, sobre el costado este, es muy acotado debido a la existencia de la alameda, la cuneta de riego y la estrecha distancia entre los límites de los terrenos frentistas y el borde de la calzada.

Durante la noche, la escasa iluminación dificulta la visualización de peatones, los que son alumbrados solamente por los vehículos.

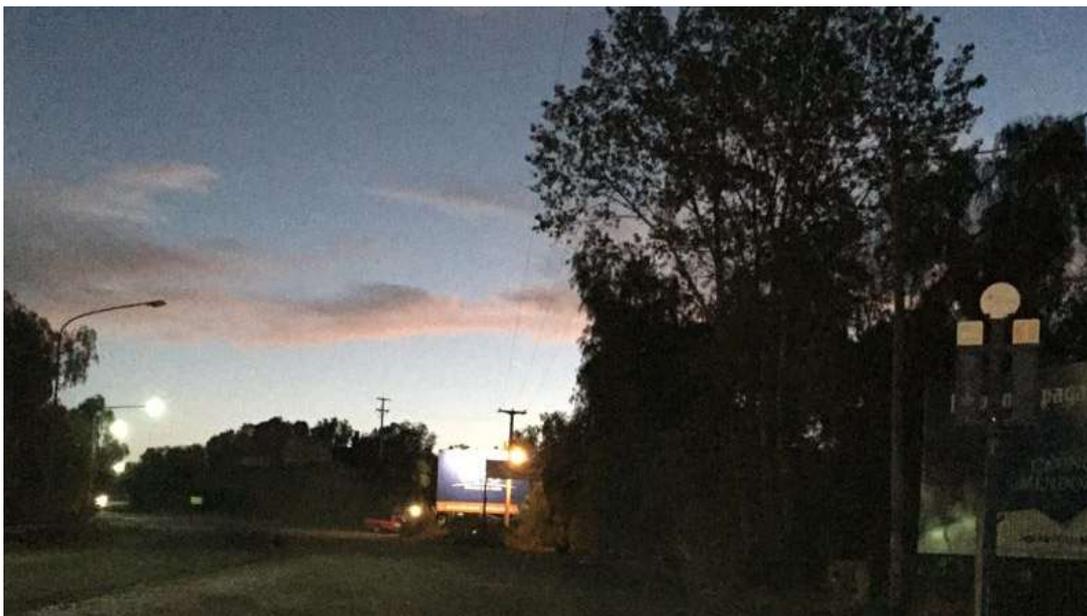


Gráfico 22: Domingo 20 hs. Vista hacia el sur. Sector de acceso al aeroclub. Se observa el entorno de la parada desprovisto de sendas, asientos y/o techo para la espera del colectivo y luminarias con mal funcionamiento.



Gráfico 23: Vista hacia el sur. Se observa discontinuidad en el tratamiento de piso de la senda peatonal.

Sector sur

El proyecto se extiende sobre una topografía ondulada que tradicionalmente ha conformado la frontera entre la zona habitada y el piedemonte natural, entre el oasis irrigado y la aridez autóctona de Mendoza (Gráfico 24).

El límite oeste de la zona de camino está definido por un cerro contiguo al acceso al aeroclub y hacia el sur las propiedades de uso comercial de distinto tipo y escala: gastronomía, recreación nocturna, deporte, venta de materiales para la construcción, alojamiento y un emprendimiento de gran envergadura que, si bien actualmente posee locales comerciales, prevé el desarrollo de actividad residencial, administrativa y financiera (Gráfico 25).

El lado este, está definido por el cierre perimetral de dos barrios: El Mirador Norte y El Mirador Sur (Gráfico 26), y una estación de GNC ubicada en el sector sudeste de la rotonda de acceso a Charcas de Coria.

Todas las actividades comerciales descriptas se concentran mayormente entorno a la intersección de la RP N° 82 con calle Bajada de la Cuesta y el CUO (Gráfico 27).

Luego del cierre de los barrios antes mencionados hacia el norte, el límite este está definido por un guardarrail que acompaña la calzada hasta el encuentro con calle Darragueira. Esta última presenta un nivel inferior al de la ruta provincial y pertenece a la trama urbana de Chacras de Coria. Este espacio se percibe como un balcón hacia el noreste, por la diferencia de nivel entre ambas calzadas. (Gráfico 27).



Gráfico 24: Vista hacia el sur. Topografía ondulada dada por el cerro ubicado al oeste de la ruta.



Gráfico 25: Vista del lado oeste de la ruta. Se observa una diversidad de actividades comerciales.



Gráfico 26: Vista hacia el sur. Banquina extensa en ambos lados de la calzada. Actividad comercial hacia el oeste y uso del suelo residencial hacia el este de la ruta.



Gráfico 27: Vista hacia el sur. Se observan las actividades comerciales en torno a la rotonda. Hacia el sudeste una estación de GNC y hacia el sudoeste locales de diversión nocturna (discoteca y salón de eventos).



Gráfico 28: Vista hacia el Norte. Se observa marcada diferencia de nivel entre la RP 81/82 y la calle Darragueira, hacia el este.

De acuerdo al modo de desplazamiento, se desarrolla a continuación la descripción de percepción del usuario.

a. Automóvil

Existe un amplio campo visual, la circulación de vehículos es fluida hasta la intersección con calle Bajada de la Cuesta y eventualmente se generan congestiones provocadas por vehículos de carga y la imposibilidad de sobrepaso (Gráfico 29).

El encuentro está resuelto mediante una rotonda partida con semáforo de dos tiempos, (Gráfico 30).

El momento de mayor complejidad en el tránsito vehicular ocurre los fines de semana en horario nocturno, debido a las discotecas, restaurantes y salones de eventos. En este lugar existe un importante tránsito de peatones que cruzan la calzada en distintos lugares y además una gran cantidad de vehículos cruzan la doble línea amarilla en busca de un lugar para aparcar, movimientos son dirigidos por personas de manera informal.

A diferencia del sector norte, la zona presenta mejor visibilidad nocturna, provista por luminarias instaladas en el costado este y a 60 metros de la rotonda, la luminaria se dispone a tres bolillos hasta la intersección con el CUO. En la zona central de la rotonda también existe una cámara de seguridad y semáforos.

b. Transporte público de pasajeros

El tramo sur cuenta con 2 paradas de colectivo, una de ellas ubicada en el acceso a “Nikki” (frente al barrio El Mirador Norte) y la otra ubicada en la rotonda, sobre el costado oeste. Ambas poseen señalización (poste y cartel) sin refugios.

El acceso a las paradas de colectivo se da de manera espontánea, sin diferenciación, lo que favorece los cruces en diversos puntos de la ruta.

c. Bicicleta

Al igual que en el tramo norte, la zona de camino no cuenta con ciclovías por lo que el ciclista está obligado a compartir el único carril con los automóviles.

d. Peatonal

Como en el tramo anterior, no hay vereda en todo el trayecto a intervenir, pero existe espacio disponible a ambos lados de la calzada (Gráfico 38).

En horario nocturno, esta forma de desplazamiento está afectada por la iluminación que es insuficiente sobre el costado oeste, ya que las luminarias están emplazadas únicamente en el lado este. La discontinuidad de actividades genera también zonas de mayor inseguridad.

Hacia la rotonda de acceso a calle Bajada de la Cuesta, se observa mayor cantidad de atracciones para el peatón por la actividad comercial del entorno, especialmente al oeste de la rotonda. En este sector la circulación peatonal además se dificulta por el uso de piedra bola (Gráfico 39).



Gráfico 29: Intersección de RP 81/82 y Corredor Urbano del Oeste. Se observa congestión vehicular en dirección hacia el norte, a pocos metros de la rotonda partida de acceso a calle Bajada de la Cuesta.



Gráfico 30: Vista hacia el sur. Intersección de la RP Nº 81/82 con calle Bajada de la Cuesta (acceso a Chacras de Coria).



Gráfico 31: Vista hacia el sur. Luminaria ubicada a 3 bolillos.



Gráfico 32: Vista hacia el norte. Se observa la falta de sendas para la circulación peatonal y la luminaria ubicada únicamente del costado este de la calzada.



Gráfico 33: Vista hacia el este, cruce de rotonda desprovisto de sendas debidamente indicadas para el cruce peatonal.

2.2.1. PROPUESTA: Aspectos formales y funcionales

El proyecto tiene una extensión de los 1273m y propone un perfil de avenida urbana, compuesta por una calzada de dos trochas por sentido de circulación, un cantero central, veredas, ciclovías, señalamiento, iluminación y tratamiento paisajístico del entorno.

El objetivo es mejorar las condiciones de circulación para todos los modos de desplazamiento bajo parámetros aceptables de servicio y seguridad. De manera complementaria, también se busca jerarquizar la imagen del espacio urbano que acompaña al proyecto.

La velocidad de diseño es de 40 km/h, la que será regulada además por la fricción del tránsito vehicular, la interacción con otros modos de desplazamiento (cruces peatonales), la geometría de la traza (pendiente longitudinal y curvas horizontales) y la correcta interpretación del conductor sobre las actividades del entorno. En este sentido, cabe considerar, además, que la adopción de una “rotonda moderna” en el encuentro con calle Bajada de la Cuesta, busca regular la velocidad de circulación a través de su diseño geométrico, como así también la sobreelevación de la calzada en las zonas cebradas facilitará la correcta interpretación de situaciones donde el conductor deberá adecuar la velocidad de circulación.

Por lo expuesto se estima que la velocidad del tramo se encuentra controlada por su señalización, por la condición urbana del tramo, las intersecciones que se proyectan y el volumen de tránsito previsto.

En cuanto a los espacios de acceso al transporte colectivo de pasajeros, se definen paradores en las inmediaciones de los existentes y se construyen dársenas para la detención de autobuses fuera de los carriles de circulación. En todos los casos se resuelve el acceso peatonal a los paradores de transporte público de pasajeros, con la demarcación horizontal y el señalamiento vertical correspondiente.

En general el proyecto busca minimizar los riesgos en las interferencias entre los flujos de peatones, ciclistas y conductores de vehículos. Por esta razón, se han definido espacios segregados de uso exclusivo para cada modo de desplazamiento y también se ha considerado el campo visual disponible en el emplazamiento de los cruces peatonales. Por esta razón en algunos casos- como en las inmediaciones de la rotonda o del acceso al aeroclub- el peatón deberá asumir recorridos más largos para cruzar la calzada y acceder de manera segura a los paradores de transporte público de pasajeros y como medida complementaria a las acciones descriptas, se ha considerado una instancia de espera en el centro de la calzada (cantero o isleta central de 2.45m de ancho), con el objeto de facilitar el cruce peatonal en dos tiempos.

En cuanto a las características geométricas el proyecto posee diferencias también en los tramos antes consignados: Tramo Norte: entre calle Ugarte (Prog. 0+00) y el inicio de la curva próxima al acceso al aeroclub (Prog. 0+300) y Tramo Sur: entre (Prog. 0+300) y la intersección con calle Baja de la Cuesta (P.rog. 1273).

Zona I: (coincide con tramo norte, entre Ugarte y Prog. 0+300): El perfil propuesto en esta zona es una continuación de la avenida urbana existente en el departamento de Godoy Cruz. Se prevén dos calzadas de dos trochas de 3.50 m de ancho - cada una - con cordones y un cantero central de ancho variable. El mencionado cantero se interrumpe en calle Antártida Argentina para permitir el intercambio de vehículos.

Zona II (coincide con el tramo sur y parte del tramo norte, entre Prog. 0+300 y la rotonda de la Bajada de la Cuesta- Prog. 1273). El perfil propuesto es de dos calzadas de dos trochas cada una de 3.50 m de ancho, banquetas internas de 1.00 m y externa de 2.00 m solo en la calzada este y cantero central de ancho variable. El mismo se interrumpe en correspondencia con el ingreso al Aeroclub (progresiva 0+470) y con el ingreso al Barrio Mirador Norte (progresiva 0+860).

2.2.2. INTERSECCIONES:

RPNº82-Bajada de la Cuesta (Prog. 1+200): El proyecto propone una rotonda completa, la eliminación de los semáforos y preservación de la calle lateral para el ingreso a varios emprendimientos localizados al oeste del proyecto. Complementariamente se modifica el acceso a la estación de GNC, localizada en el sector sudeste del encuentro.

Para la circulación en bicicleta se prevé la construcción de una ciclovía, segregada de la calzada, con 2,40m. de ancho y doble sentido de circulación sobre el costado este de la zona de camino.

La circulación peatonal, se resuelve con una vereda anular que acompaña la rotonda y la traza a ambos lados de la zona de camino hasta la Prog. 650, desde donde continúa solamente en el costado oeste.

De manera complementaria, de acuerdo con lo dispuesto por la autoridad ambiental de la provincia, el emprendimiento Chacras Park deberá realizar un paso peatonal a distinto nivel en las inmediaciones de la rotonda.



Gráfico 34: Planimetría y señalamiento del encuentro de RPNº82 con Bajada de la Cuesta y acceso a Mirador Norte

Para los desplazamientos peatonales se ha previsto, además de las veredas que acompañan a la ruta, la consolidación de senderos peatonales sin pavimentar en la zona adyacente a la calle Bajada de la Cuesta, costado norte, y en el predio ferroviario. En este sentido, con el objeto de mejorar las condiciones de circulación y jerarquizar el espacio urbano, se prevé la intervención de los espacios remanentes o vacíos con criterio paisajístico, tratamiento superficial resuelto con gramíneas o material granular, además de nuevos forestales. En este sentido cabe destacar que la intervención en la zona de vías, busca resolver las necesidades de circulación peatonal por dentro de la trama urbana, mejorando las condiciones de uso social y preservando de usurpación dichos predios.

En relación al sendero peatonal propuesto, cabe señalar que en las inmediaciones de la intersección de calle Darragueira con calle Piedras, el mismo desviará su trayectoria hacia el este, por la presencia de construcciones ilegales en terrenos del ferrocarril. El sendero peatonal en este sector, se desarrollará por la vereda existente en el costado este de calle Darragueira extendiéndose hacia el norte- dentro de la zona ferroviaria- hasta su empalme con el sendero existente en el departamento de Godoy Cruz, siguiendo las condiciones de la autorización otorgada por la Dirección de Tierras Fiscales de la provincia de Mendoza.

En las inmediaciones del acceso al aeroclub, se localiza el parador de transporte público en una posición desfasada del cruce peatonal. Esta solución se adopta en el marco del proyecto con la intención de ofrecer las mejores condiciones de visibilidad para el cruce, en virtud de las condiciones geométricas (pendiente longitudinal y curvas horizontales) existentes.

En cuanto a la vinculación transversal, cabe señalar que la RPNº82 posee un nivel significativamente superior al de calle Darragueira y existe entre ambas trazas un sector de terreno natural con fuerte pendiente que contiene también la zona ferroviaria. Para resolver la conexión peatonal de la trama urbana con la RPNº82 se ha previsto la consolidación de un sendero que vincula los espacios de proyectados en los distintos niveles.



Gráfico 35:

Gráfico 35: Vereda peatonal propuesta costado norte bajada de la cuesta



Gráfico 36: Vereda peatonal propuesta costado norte bajada de la cuesta



Gráfico 37: Vereda peatonal propuesta costado norte bajada de la cuesta



Gráfico 38: Vereda peatonal propuesta costado norte bajada de la cuesta



Gráfico 39: Vereda peatonal propuesta costado norte bajada de la cuesta



Gráfico 40: Inmediaciones de la intersección calle La Cuesta y Darragueira.



Gráfico 41: Vista del terreno de ferrocarril hacia el norte.



Gráfico 42: Vista del terreno de ferrocarril desde calle Darragueira hacia el norte. Antes del cortijo



Gráfico 43: Vista del terreno de ferrocarril desde calle Darragueira hacia el norte. Luego del Cortijo

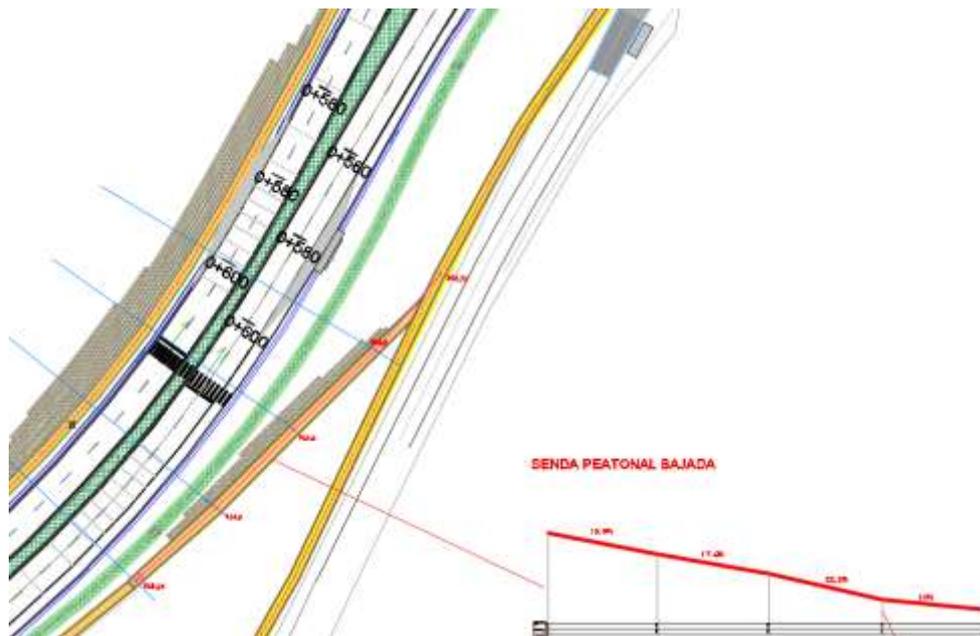


Gráfico 44: Vista plan alimétrica del sector donde de la rampa de conexión peatonal

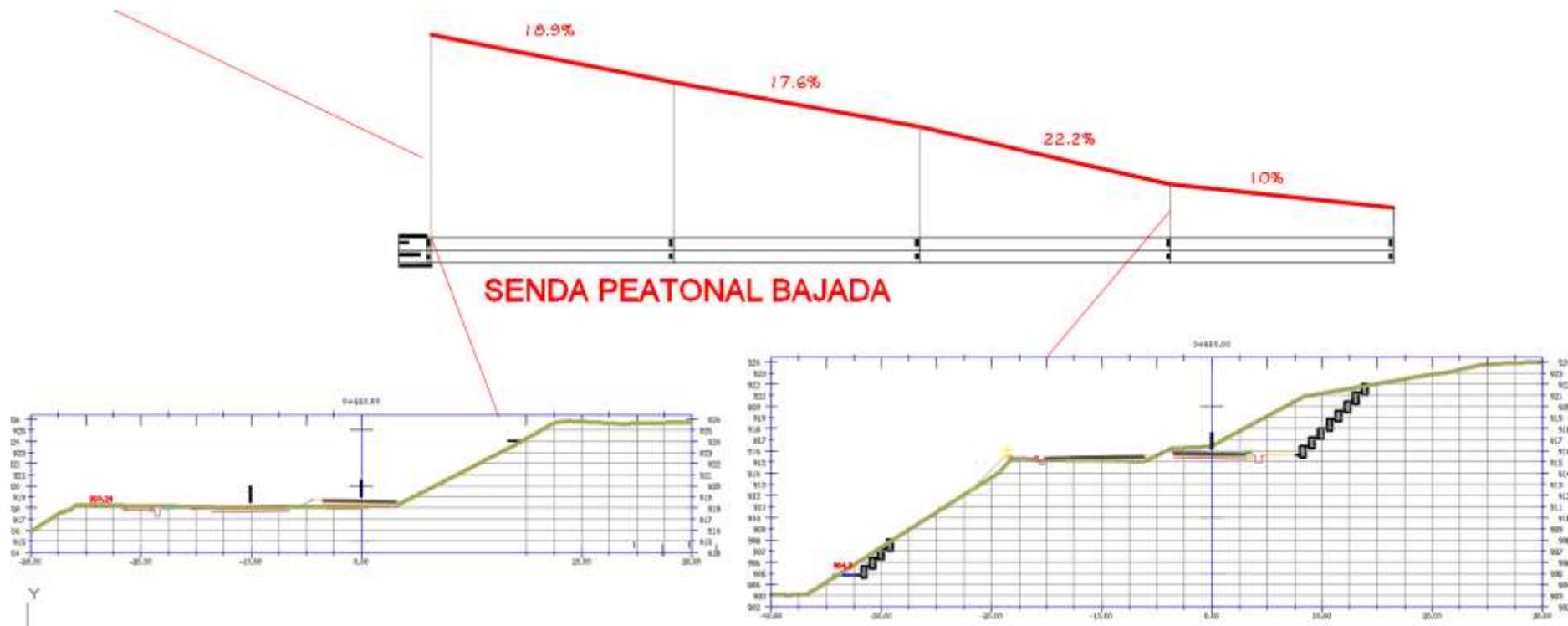


Gráfico 45: Perfiles del sector donde de la rampa de conexión peatonal

RPN°82 – Darragueira// RPN°82-Antartida.Argentina

La ampliación de calzada de la RPN°82, comprometerá la actual intersección de con calle Darragueira. Dicho empalmen se resolverá gestionando la vinculación de calle Darragueira con RPN°82, a través de calles Laprida, Tropero Sosa y Antártida Argentina.



Gráfico 46: Planimetría propuesta de organización circulatoria en intersección RPN°82 con Darragueira y Antartida Argentina

Sobre los cambios previstos cabe señalar que la intervención de la intersección de RPN°82 con Bajada de la Cuesta (construcción de rotonda y eliminación de semáforos) y el citado desvío funcionarían de manera complementaria, ya que incentivará el uso de la rotonda por las ventajas que ofrece al usuario respecto de la conexión de Darragueira con RPN°82 a través de las calles citadas.

Por lo expuesto, se infiere que las condiciones ambientales derivadas del tránsito vehicular, en torno a la intersección, serán mejores que en la situación sin proyecto; no solo por la disminución del tránsito vehicular sino también por las mejoras propuestas para la zona ferroviaria. Así mismo, el proyecto prevé un re encarpetado en las calles Tropero Sosa y Antártida Argentina, ya que la calle Laprida ha sido recientemente intervenida.

Los desplazamientos peatonales y en bicicleta, tendrán continuidad en la zona ferroviaria hasta calle Antártida Argentina, donde se vincularán con el sendero existente al norte del proyecto - por A. Argentina y la vereda que acompaña el Canal Viamonte- Tejo- Liniers.

Sobre el desvío en la trayectoria de la ciclovía, cabe señalar tiene continuidad hacia el corte en coincidencia con la ciclovía existente hasta Capital. Esta solución ha sido adoptada por que no existe espacio disponible para una ciclovía segregada de la calzada en la zona de intersección.

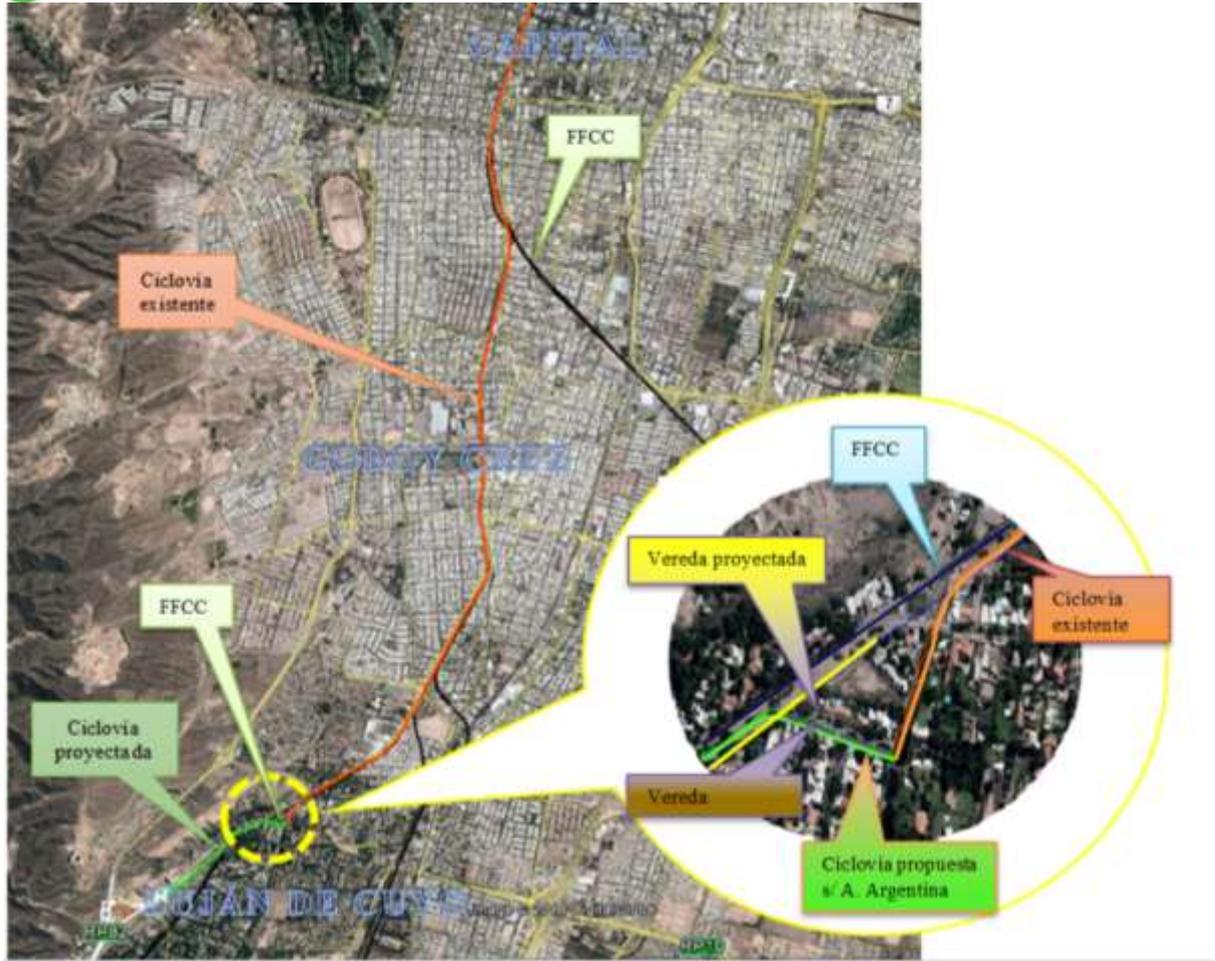


Gráfico 47: Resolución funcional intersección A. Argentina- RPN°82, para la circulación de peatones y ciclistas



Gráfico 48: Resolución funcional intersección A. Argentina- RPN°82, para la circulación de peatones y ciclistas



Gráfico 49: Vistas del cruce de ciclovía existente en inmediaciones de la intersección Ugarte con RPN°81/82



Gráfico 50: Vista de la zona de empalme de la traza existente de ciclovía con ciclovía propuesta, en calle Antártida Argentina.

La demarcación horizontal del paso peatonal (cebrado y ciclovía tonalizada en verde) en el cruce de A. Argentina será reforzada con la instalación de un disco PARE sobre calle A. Argentina y se elevará el nivel de calzada en la zona del cebrado, para la detención de los vehículos en la intersección. Otra mejora del espacio peatonal será la incorporación de una vereda en el sector sudeste de la intersección de Darragueira con Laprida. En dicho sector se incorpora un espacio peatonal contiguo a los frentistas de la esquina donde hoy no hay vereda, situación que favorecerá también las condiciones de espera y acceso al sistema público de transporte, que actualmente se da en una estrecha vereda en el costado este de calle Darragueira.

Sobre la solución adoptada para los espacios peatonales en zona de vías, cabe señalar que se ha procura evitar obras que deban ser demolidas para la ejecución del proyecto de metro tranvía, por lo que se proponen acciones que si bien resuelven necesidades actuales tienen una materialización precaria hasta tanto se ejecute el proyecto previsto para la zona de vías.

Cabe señalar, además que la reformulación del encuentro de calle Darragueira con RPNº82 resolverá un problema de seguridad importante, ya que actualmente los conductores de calle Darragueira ingresan a la calzada de RPNº82 de espalda al tránsito y constituye uno de los tramos de concentración de siniestros viales de la traza a intervenir (5 siniestros: 3 con lesiones culposas y 2 con homicidios culposos).



Gráfico 51: Vista intersección Laprida- Darragueira: propuesta de vereda en zona de curva

Los cambios en la conexión entre Darragueira y RPNº82, involucrara desvíos en los recorridos de transporte público de pasajeros, los que han sido tratados con referentes técnicos de la secretaría de transporte de la provincia.

En cuanto a los movimientos permitidos en la intersección de la RPNº82 y A. Argentina, cabe señalar que NO se permitirá el giro a la izquierda desde Antártida Argentina hacia el sur. Los vehículos deberán girar a la derecha y tomar la rotonda de Ugarte para dirigirse al sur.

Para asegurar que los movimientos en esta intersección se realicen en las condiciones asumidas por el diseño. Para impedir el giro a la izquierda, se ha previsto la instalación de señalización clara y visible, por lo que dicho movimiento estar expresamente prohibido.

En correspondencia con la progresiva 0+340 sobre la calzada derecha se ingresa a la calle Río Seco Darragueira, con la que existe una gran diferencia de nivel. Este ingreso se mantiene y mejora.



Gráfico 52: Vista de itinerario obligado los viajes con origen en A. Argentina y destino al sur de la intersección con RPN°82

RPN°81/82 – Acceso al Aeroclub

En la Prog. 0+450, donde existe el acceso al aeroclub, el proyecto prevé el ingreso y salida en progresiva 0+470, un corte en el cantero central para permitir los giros a la izquierda y la construcción de una dársena en correspondencia con el parador de transporte público existente.

En este sector, se prohíbe el acceso al aeroclub para los vehículos provenientes del sur y estará indicado con una señal vertical instalada a tal fin y la geometría del cantero central. Por dicho motivo, los vehículos provenientes del sur deberán continuar su trayectoria hasta la rotonda de calle Ugarte, donde podrán retornar hasta el acceso a dicho establecimiento y realizar la maniobra de giro hacia la derecha. Si bien el movimiento descrito implicara un mayor recorrido para los usuarios del aeroclub, es una solución adoptada en base a consideraciones técnicas y económicas, mayormente condicionada por las características topográficas, la disponibilidad de terreno y la geometría actual de la traza.

A partir del ingreso al Aeroclub sobre el borde oeste se dará al contra talud un tratamiento con gaviones logrando un talud más empinado que permitirá ampliar la calzada sin afectar construcciones existentes.

En progresiva 0+840 se interrumpe por última vez el cantero central para el ingreso y salida del barrio Mirador Norte.

Si bien la calle prolongación Darragueira no tiene un volumen significativo, presenta problemas de visibilidad por las características geométricas y topográficas del encuentro. Dichas condiciones se mejoran a partir de las siguientes estrategias:

- Eradicación de forestales que obstaculizan la visión
- Ampliación del encuentro
- Corrección de pendiente (se disminuye) longitudinal de calle prolongación Darragueira.

Téngase en consideración, además, que como los vehículos están obligados a parar (disco PARE) el triángulo de visibilidad se reduce notablemente en la intersección, por lo que la propuesta mejorará las condiciones actuales de uso de la intersección. En dicho sector el proyecto no prevé - ni aconseja – un cruce peatonal, esta recomendación se sustenta en los problemas funcionales que poseen el sector y las condiciones topográficas que dificultan la conexión transversal segura.

Intersección RPNº82 - Ugarte

La rotonda existente en Calle Ugarte fue construida en el marco de la obra Corredor del Oeste IV. La rama sur de la mencionada rotonda finaliza en correspondencia con el límite de una estación de servicio y constituye la progresiva 0+000 de la obra bajo estudio.

La obra prevé la unión entre el separador de las calzadas principales y la isleta sur de la rotonda, lo que impedirá el giro a la izquierda que hoy realizan algunos vehículos.

2.2.3. RESOLUCIÓN DE INTERFERENCIAS

Red eléctrica y de telecomunicaciones: Se prevé el traslado de servicio eléctrico de media y baja tensión en los tramos que se especifican en la documentación adjunta, para lo cual se han definido acciones conforme a la normativa vigente, contemplando además la ejecución de líneas subterráneas en determinados sectores.

Según la traza de los planos, se encuentran tres circuitos de fibra óptica ubicados aproximadamente a 2 m del borde de calzada actual del lado oeste y a 1 m de profundidad de la rasante actual. La traza de fibra óptica en los planos adjuntos es a mero título ilustrativo, por lo cual el Contratista deberá realizar el proyecto ejecutivo bajo las normas de la empresa prestataria del servicio en la zona.

El Contratista deberá realizar las siguientes tareas:

- Construir las tapas de acceso a nivel de la rasante por cada cámara de fibra óptica existente.
- El Contratista deberá re-ubicar la fibra óptica por la construcción de los canales proyectados en las progresivas 0+008 y 0+420.

Las interferencias que puedan surgir durante el transcurso de la obra serán resueltas según expresas instrucciones impartidas por la Inspección de obra y el prestador del servicio, no pudiendo reclamar pago alguno por los costos que demandare la realización de los mismos.

El costo incluirá materiales, equipos de instalación permanente, mano de obra electromecánica/civil, diseño, supervisión, etc. para la realización de los trabajos, por lo cual no recibirá pago adicional alguno.

El Contratista será el único responsable en caso de daño en la fibra óptica.

Alumbrado: Se prevé la instalación de alumbrado público con tecnología LED de acuerdo con la normativa vigente.

Gas, agua potable y cloacas: No se prevé la afectación de redes de distribución de agua, cloacas o gas con motivo del proyecto, sin embargo, existen solicitudes de conexión de agua y cloacas por parte de uno de los frentistas del proyecto, por lo que se ha considerado conveniente emplazar a todos los frentistas a realizar las conexiones subterráneas que se requieran antes de la realización del pavimento a fin de impedir la rotura de la obra una vez finalizada la obra.

Forestación:

El proyecto contempla la intervención parcial del arbolado urbano, se prevé la tala (corte y destocado) de noventa y uno (91) ejemplares, entre los que se encuentran las siguientes especies: álamos blancos, aguaribay, moreras y acacias. Los que presentan regular estado y con deficiencias de riego. Se adjunta Informe de Planeamiento.

Se propone como medida de mitigación el reemplazo de los mismos, de acuerdo con las instrucciones de la Autoridad de Aplicación – La Dirección de Recursos Naturales Renovables de la provincia.

De acuerdo con lo desarrollado en la propuesta de replante – adjunta en anexo- se contempla la implantación de las especies Albizzia julibrissim Durazz. “Acacia de Constantinopla”, Acacia caven “Espinillo”, Jacaranda mimosifolia D.Don. “Jacaranda” y Sorbus ssp. “Serbal”.

El replante deberá cumplir con los siguientes requerimientos:

El tipo de planta a colocar será en envases de 10 lts. y con 2 a 3 años de vivero como mínimo.

La cantidad de árboles a reponer será de aproximadamente trescientos cuarenta (340), a una distancia de: seis (6) metros, entre plantas.

El destino de la madera obtenida en la tala será: la sede de la Zona Norte de la DPV, para su depósito a fin de evaluar su posible utilización en el aserradero.

El riego se realizará en una primera instancia con camiones regadores de la empresa contratista y luego con las acequias construidas previas a la plantación.

La supervisión técnica de estos trabajos estará a cargo de la Asesoría Forestal de la DPV.

2.2.4. SISTEMA DE ESCURRIMIENTO SUPERFICIAL:

(Hidrología. Estudio completo incorporado en Anexo II)

El sistema de drenaje actual de la zona de camino, se mejora con el proyecto y cumple con los requerimientos de los organismos competentes: Departamento General de Irrigación (DGI) y Dirección de Hidráulica de la Provincia de Mendoza.



Figura 1. Esquema de desagüe actual

Gráfico 53: FUENTE: Rodríguez, Sara (2018)

En la imagen satelital del estudio (Gráfico 37) se muestran los cauces principales de drenaje de la zona. En celeste se indica el Colector Tejo – Viamonte – Liniers que es jurisdicción de la Dirección de Hidráulica y que vierte al Canal Cacique Guaymallén.

El Canal Viamonte (en ese tramo es su nombre) es el receptor final de los escurrimientos de la zona, tal como se aprecia en la Figura 2 (Gráfico 38) y en el Plano de cuencas sin escala del Estudio Hidrológico. A éste vuelcan: un cauce natural (magenta) que se sitúa entre el cerro del Aeroclub y una zona elevada frentista a la RP Nº 82 que es donde se dará tratamiento a las laderas, un cauce revestido (lila) que se construyó con la traza del Corredor del Oeste IV – este cauce recibe un pequeño cauce (amarillo) -y un cauce natural (azul) que drena la zona de la tijera.” FUENTE: Rodríguez, Sara (2018-Documento anexo)

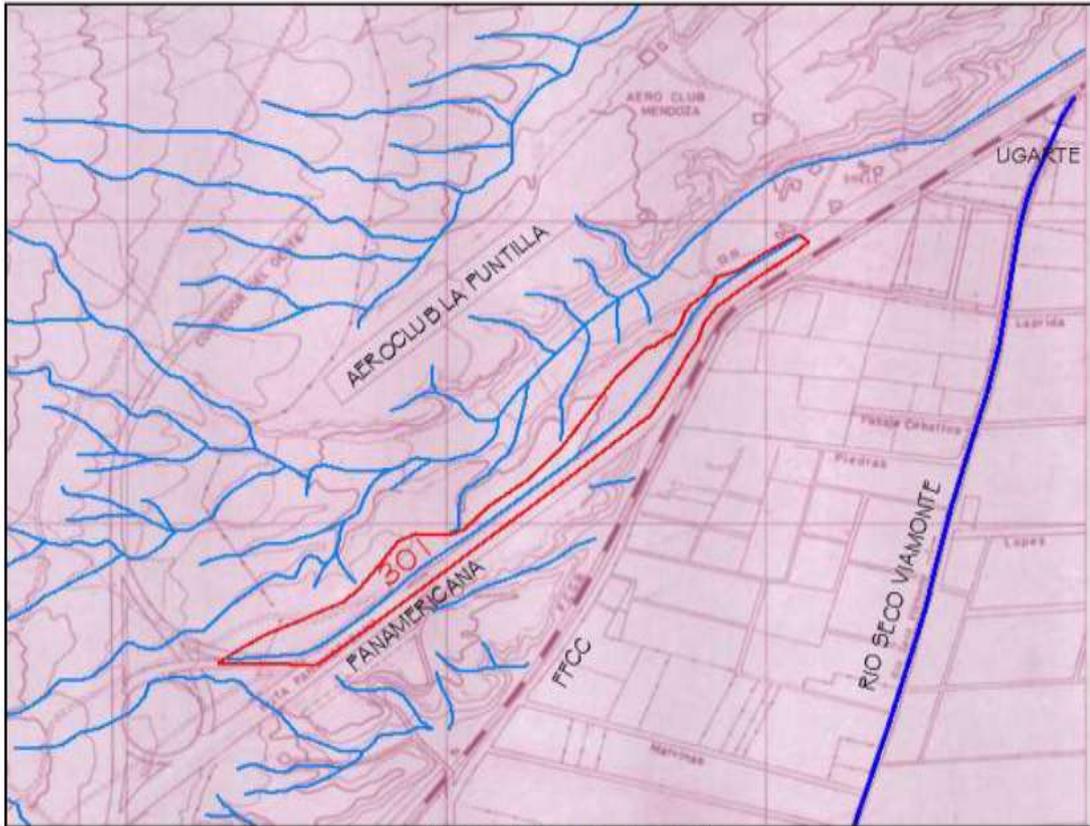


Figura 2. Cuenca de aporte

Gráfico 54: FUENTE: Rodríguez, Sara (2018)

A continuación, se muestran algunas fotos de los cauces magenta y azul.



Gráfico 55: Cauce magenta revestido frente a la estación de servicio- FUENTE: Rodríguez, Sara (2018-Documento anexo)



Gráfico 56: Cauce magenta sin revestir detrás de los árboles (sur de la foto anterior)- FUENTE: Rodríguez, Sara (2018-Docmento anexo)



Gráfico 57: Cauce azul desde RP 82 mirando al oeste FUENTE: Rodríguez, Sara (2018-Docmento anexo)



Gráfico 58: imagen actual de la zona de tratamiento de laderas a progresiva 0+560- Rodríguez, Sara (2018-Docmento anexo)



Gráfico 59: Ídem anterior progresiva 0+640- FUENTE: Rodríguez, Sara (2018-Documento anexo)



Gráfico 60: Progresiva 0+750- Rodríguez, Sara (2018-Documento anexo)

En cuanto a la afectación del sistema de riego se indica que: la zona donde se desarrolla el proyecto tiene riego a través de canales de la Primera Zona de Riego del Río Mendoza.

En la figura siguiente se muestra parte de la base de datos del DGI (Departamento General de Irrigación). Las propiedades sombreadas poseen derecho de riego.” Rodríguez, Sara (2018-Documento anexo)



Gráfico 61: Figura 4. Parcelas bajo riego en la zona- FUENTE: Rodríguez, Sara (2018-Documento anexo)



Gráfico 62: Figura 5. Ampliación imagen anterior en la zona de tratamiento de ladera- FUENTE: Rodríguez, Sara (2018-Documento anexo)

“A continuación se describe el sistema de riego de la zona (Fig. 6//Grafico 47) El riego proviene de una hijuela que acompaña a la calle Darragueira (color celeste) y sube dentro de la servidumbre del FFCC hasta alcanzar la altura de la RP N° 82 cruzando la zona de camino mediante una alcantarilla existente.”

“A la salida se encuentra el compartó 2 de donde se deriva un canal en tierra que se dirige hacia el suroeste (color azul) y riega varias propiedades.”

“La hijuela continúa en el costado oeste de la RP N° 82 hasta una alcantarilla (progresiva 0+310) de cruce hacia el este que, posteriormente y mediante un sifón, cruza el FFCC (ver imagen sifón FFCC). Siguiendo la traza de la hijuela hacia el este existe una toma directa y unos metros aguas abajo el compartó 3 que dota de agua de riego a la última propiedad.”

“El compartó 1 (aguas arriba del primer cruce) se ha indicado ya que resultará afectado por las obras.”

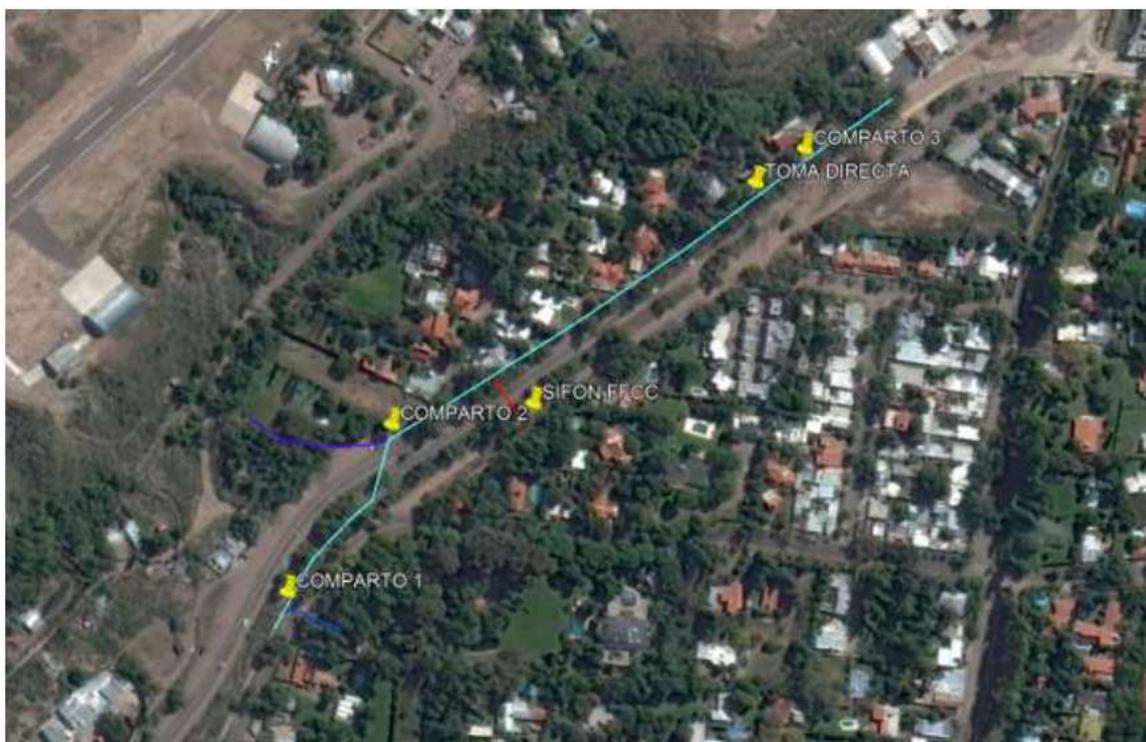


Figura 6. Sistema actual de riego

Gráfico 63: Sistema actual de riego

De acuerdo con lo consensuado con la *Primera Zona de Riego* y se recorrió la traza de la hijuela para consensuar las obras necesarias. Lo consensuado se muestra en la Figura 7.” FUENTE: Rodríguez, Sara (2018-Documento anexo)



Figura 7. Sistema de riego propuesto

Gráfico 64: Sistema de Riego Propuesto

“La hijuela resultará afectada a partir de la progresiva 0+500 por lo que manteniendo la cota de fondo y las dimensiones deberá ser trasladada hacia el este. En este tramo se encuentra el compartó 1 que se reconstruirá.

El cruce bajo la Panamericana que actualmente está en progresiva 0+380 se traslada hacia el sur (progresiva 0+420) a una profundidad tal que permite que las cunetas de guardia pasen sobre ella.

La alcantarilla de cruce tiene dimensiones que están relacionadas con la limpieza y no con la capacidad debido a su importante longitud.

En la progresiva 0+420 y antes de la nueva alcantarilla, se construirá un compartó y a partir de allí un canal de sección rectangular que estará situado entre la ciclovía y el FFCC. El mismo volcará al sifón existente eliminando la alcantarilla de cruce bajo la Panamericana en progresiva 0+310.

La nueva traza de la hijuela a partir de la progresiva 0+420 se sitúa al suroeste de la ciclovía (entre la ciclovía y el alambrado), debiendo en ese tramo reconstruir el compartó 2.

Sobre ese compartó de trabajaron dos alternativas: la primera se lo mantiene en progresiva 0+370 (azul) y se la desplaza hacia el alambrado y la segunda se lo traslada hacia el sur (rojo). Esta última posición beneficiaría la distribución de riego, pero debe completarse por parte de Irrigación la implementación de una nueva servidumbre. El proyecto permite la ejecución de cualquiera de las alternativas.

Una vez superado el compartó la Primera Zona de Riego ha permitido unificar el cauce de riego y el de desagüe en solo uno, de sección rectangular. Sobre él deben reconstruirse la toma directa y el compartó 3.

Los excesos de lluvia y riego vuelcan al canal revestido frente a la estación de servicio teniendo como destino final el Canal Liniers.

De acuerdo a todo lo anterior, el trabajo de corte sobre la ladera no afecta el sistema de riego.” FUENTE: Rodríguez, Sara (2018-Documento anexo)



Sifón de cruce en FFCC



Punto de entrega del canal de riego este

Gráfico 65: Sifón de cruce del FF.CC. y Punto de entrega del canal de riego este

Los aspectos geomorfológicos, hidráulicos y de mecánica de suelos son componentes del físico-natural que constituyen condicionantes importantísimas para la definición del proyecto. Estos estudios

específicos están incorporados en anexo y los aspectos generales están incluidos en la descripción del medio natural.

2.3. ASPECTOS AMBIENTALES CONSIDERADOS EN EL PROYECTO.

Los aspectos ambientales considerados están mayormente asociados a la componente antrópica, ya que se busca mejorar las condiciones de servicio de una ruta existente: la RPNº82. La traza en cuestión es una ruta provincial primaria que atiende intereses de distinto orden, ya que, si bien es un eje estructurador de la metrópolis, también es el nexo entre la Capital provincial y el Corredor Bioceánico Central. Esta condición le confiere implicancias funcionales complejas que involucra factores socioeconómicos y políticos de distinta escala territorial: departamental, metropolitano, provincial y nacional.

En cuanto a las acciones previstas por el proyecto en su etapa de construcción y operación, cabe señalar que los aspectos negativos se manifestarán durante la etapa de construcción y análogamente, en la etapa de operación existirán los impactos positivos de carácter formal y funcional.

2.3.1 SINIESTRALIDAD VIAL:

De acuerdo con los datos disponibles de siniestros viales con defunciones en el lugar del hecho y lesionados por siniestros viales, se advierte que la mayor concentración de casos se da en las intersecciones que resuelve el proyecto.

En general el proyecto mejora las condiciones de seguridad vial, al incorporar sendas de uso exclusivo y ciclistas, tanto para el flujo transversal como para los viajes con igual desarrollo que el eje de proyecto. En este sentido también, la construcción de las calles colectoras de servicio mejora significativamente la seguridad para los usuarios de la zona de camino ya que facilita el ingreso a las propiedades frentistas sin interferencias con el flujo de la calzada principal. Estas colectoras servirán también para la seguridad y el confort en el uso de transporte público de pasajeros ya que actualmente los sitios de espera y acceso al sistema se realiza en la banquina de la calzada principal, especialmente en las intersecciones.

Un aporte significativo en las condiciones de seguridad de la zona de camino también estará dado por la iluminación de todo el tramo de mayor tránsito, la que se resolverá tanto para la calzada como para los espacios peatonales y las ciclovías, mejorando de manera importante la situación actual.

En general el proyecto mejora las condiciones actuales de funcionamiento y seguridad de la zona de camino y desarrolla nueva infraestructura para la circulación de peatones y ciclistas, mejora la iluminación y el diseño de cruces peatonales, así como también incluye la construcción de dársenas y apeaderos para el transporte público de pasajeros. De manera complementaria, además, las obras hidráulicas junto con la señalización del camino procuraran mejoras en las condiciones de uso de la traza.



Gráfico 66: En la imagen se muestran los sectores de concentración de siniestros de tránsito con muertes o lesionados registrados por la policía científica de Mendoza, y el número indica la cantidad de siniestros registrados en cada sector.

2.3.2 ACCESIBILIDAD A LOS PREDIOS FRENTISTAS Y CONECTIVIDAD REGIONAL.

Entre los que potencialmente pueden representar conflictos, sobresalen los asociados a la accesibilidad de los predios frentistas y la conexión que actualmente resuelve el camino. En el primer caso, cabe diferenciar la accesibilidad de parcelas residenciales de las que tienen uso comercial.

En todos los casos se mantendrá la accesibilidad a los predios frentistas, sin embargo, resulta esperable que los usos comerciales durante la etapa de construcción se vean afectados por las molestias propias de la obra. Para mitigar este efecto se ha previsto mantener una fluida comunicación con los comerciantes locales a fin de informarles de manera oportuna los cambios en las condiciones de acceso, los plazos previstos para la ejecución y los eventuales desvíos.

En cuanto a la afectación de la conectividad que el camino resuelve, se prevé una afectación parcial de la zona de camino a fin de mantener siempre la accesibilidad a los predios frentistas, además del plan de desvíos para mitigar los impactos negativos sobre la movilidad urbana. En tal sentido se ha previsto también, un plan de comunicaciones con la sociedad, el que está desarrollado en el Plan de Gestión ambiental y Social.

Para la consideración de los aspectos relacionados con el tránsito y su resolución en el marco del proyecto, se ha realizado estudios de tránsito peatonal y vehicular, el que se incorpora en Anexo IV del presente Capítulo.

En todos los casos la empresa contratista, antes de implementar el plan de desvíos, deberá contar con la aprobación de la inspección y de la secretaría de transporte de la provincia.

Sobre los usos involucrados por las propiedades frentistas, cabe señalar que en ningún caso se afecta el acceso a equipamiento público de seguridad, salud o educación básica.

Si bien los predios frentistas poseen un uso mixto, caracterizado por el comercio y la residencia, se advierte un marcado predominio del equipamiento comercial recreativo y turístico.

Las características de las obras proyectadas, resolverán las necesidades de acceso a los predios frentistas y mejorarán la experiencia del viaje para todos los modos de desplazamiento, acompañando de esta manera las políticas de promoción turística de la provincia y fortaleciendo la conectividad regional.

Las adecuaciones de la infraestructura existente, reducirán los costos de operación vehicular, los tiempos de viaje y las condiciones de seguridad, traduciéndose en una optimización general de los costos logísticos para todos usuarios de la traza.

Como es habitual en este tipo de intervenciones se espera que las mejoras en las condiciones de uso se reflejen en la valorización de las propiedades del entorno, sin embargo, se estiman reducidas probabilidades de gentrificación como consecuencia de dicha valorización. Lo antes afirmado se fundamenta en el factor actual de ocupación del suelo, la envergadura de los emprendimientos existentes y la jerarquía que ya tiene la ruta.

2.3.3 NECESIDADES DE EQUIPAMIENTO:

Durante la construcción del proyecto, será necesario disponer de puntos de abastecimiento y servicio sanitario para el personal, los que estarán disponibles a una distancia máxima de 150m. de los puntos de trabajo.

Las tareas administrativas habituales de esta etapa, se realizarán en un predio próximo a la zona de operaciones y será provisto por la empresa contratista. El predio podrá estar destinado además al depósito de maquinarias y herramientas de construcción. En cualquier circunstancia, el uso del predio estará condicionado a la aprobación por parte de la inspección de la obra y el cumplimiento de la normativa municipal vigente para su funcionamiento.

Por la localización de las obras, no se prevé la instalación de plantas de asfalto en las inmediaciones del proyecto, ya que existe la posibilidad de usar plantas existentes en sitios ya habilitados. En caso de que la contratista adopte una decisión distinta deberá cumplir con los requerimientos de la autoridad municipal de aplicación para su funcionamiento y el Plan de Gestión Ambiental y Social desarrollado a tal fin.

En las inmediaciones del proyecto existe equipamiento sanitario para resolver necesidades eventuales: Hospital Español, Hospital de día Palmares y Hospital del Carmen.

Durante la ejecución de los trabajos se requerirá del uso de caminos del entorno para el transporte de insumos, escombros, maquinas o personas: Así también se definirá un plan de desvíos del tráfico de la ruta durante su intervención, el que será elaborado por la contratista y aprobado por la inspección y la secretaría de transporte, antes de su implementación.

Las acciones programadas por el proyecto vial, como es habitual, involucrara las redes y los servicios que se encuentran dentro d la zona de camino y en el entorno del proyecto: cauces de riego y desagüe, tendido eléctrico, arbolado público, ferrocarril, transporte público de pasajeros y calles municipales (calle Darragueira, que pierde continuidad al norte de calle Laprida, Laprida, Tropero Sosa y Antártida Argentina).

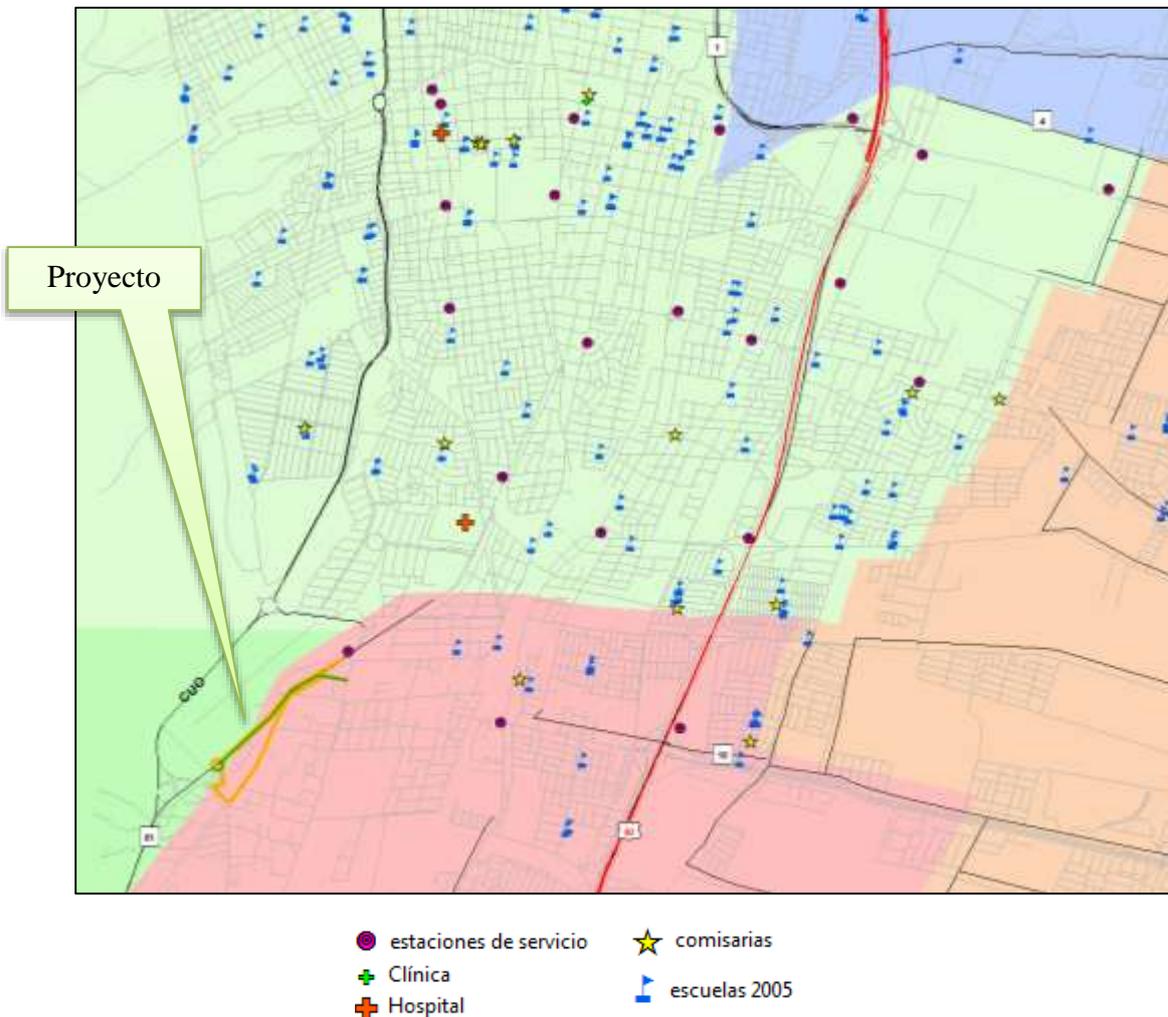


Gráfico 67: Equipamiento Urbano

2.3.4 INTERFERENCIAS CON REDES DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS EXISTENTES:

Si bien este factor ha sido descrito en el punto anterior, se aclara que constituye un factor ambiental por la importancia de los impactos potenciales que se pueden ocasionar sobre estos componentes del medio natural y antrópico.

En todos los casos se han mantenido reuniones técnicas con referentes de los organismos que tienen jurisdicción sobre la infraestructura o los servicios involucrados por el proyecto, a fin de acordar las estrategias necesarias para resolver dichas interferencias o necesidades de cada caso.

2.4. DESCRIPCIÓN, SI LAS HUBIERA, DE LAS ALTERNATIVAS DE PROYECTO FORMULADAS.

Por la consolidación social del entorno del camino, las características geomorfológicas del contexto y la interferencia con otras infraestructuras, no se han considerado alternativas para la resolución del proyecto. En tal sentido se ha buscado la optimización de la zona de camino disponible, para minimizar las interferencias con otras redes, la ocupación de predios adyacentes o la afectación de propiedades, población o actividades del entorno.

ANEXOS

ANEXO I: PROYECTO FORESTACIÓN

ANEXO II: ESTUDIO HIDRAULICO

ANEXO III: PROYECTO

ANEXO IV: ESTUDIO DE TRANSITO