

OBRA

“CONSTRUCCIÓN DE AUTOVÍA RUTA PROVINCIAL N° 11.

Tramo: VILLA GESELL – MAR CHIQUITA.”

Longitud: 72,4 Km

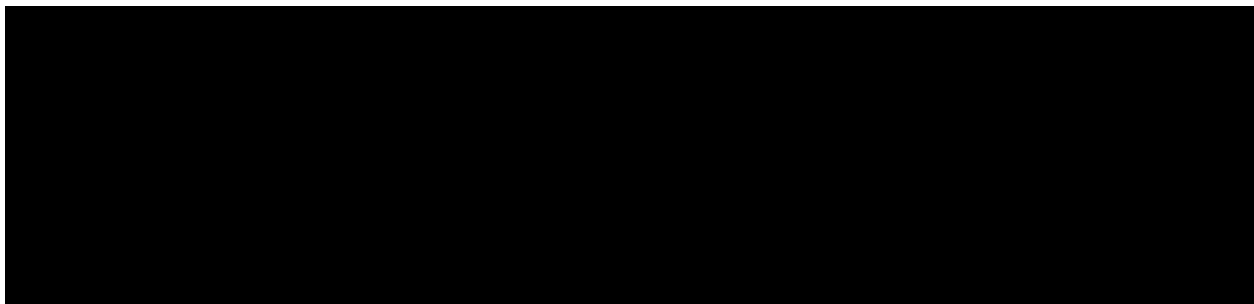
Partidos de Villa Gesell, Gral. Madariaga y Mar Chiquita

PARTICIPACIÓN PÚBLICA

RESPUESTAS A CONSULTAS

*“Programa de Conectividad y Seguridad en
Corredores Viales de la Provincia de Buenos Aires”
Contrato de Préstamo BID N° 4416/OC-AR*

CONSULTA N° 1



Transcripción Consulta N° 1:

Consulta. Existe algún proyecto para hacer la Ruta Nacional nro 11 desde PIPINAS hasta Esquina de Croto en doble mano? Y también si hay algún proyecto de hacer doble mano la Ruta 36 desde PIPINAS hasta la Localidad del Pato donde comienza la Ruta Provincial o ex ruta Nacional Nro 2. Si no existe ningún proyecto y puedo ser de ayuda para iniciar algun proyecto de este tipo me gustaría participar para hacer que el tránsito en los fines de semana largo y en vacaciones sea más seguro y fluido. Desde ya estoy a su disposición.

Respuesta:

Estimado 

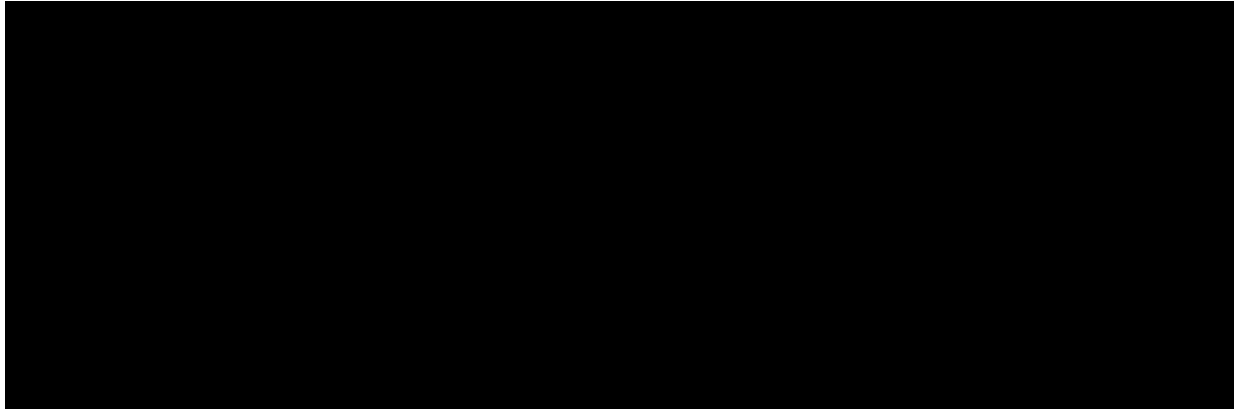
Atento a su consulta se informa:

- 1- Ruta Provincial N° 11, tramo Pipinas-Esquina de Croto: a la fecha no se tiene previsto desarrollar duplicación de calzada.

- 2- Ruta Provincial N° 36, tramo Pipinas-Ruta Provincial N° 2 (El Pato): se encuentra en elaboración los proyectos y pliegos de las siguientes secciones.
 - RPN° 36 entre RPN° 11 y Acceso a Verónica, en una long. de 26,3 km consistente en rehabilitación de calzada, ensanche y pavimentación de banquetas, próxima a licitar.

 - RPN° 36 entre Av. 66 (La Plata) y Av. 520 (Abasto) consistente en construcción de autovía, en estado de consulta participativa y elaboración de pliego licitatorio a fin de licitar en segundo semestre de 2022, y

 - RPN° 36 entre Av. 520 (Abasto) y RPN° 2 (El Pato) consistente en construcción de autovía, en estado de elaboración de proyecto a fin de licitar en el transcurso del año 2023.



Documentación adjunta a Consulta N° 2:

La Plata, 28 de junio de 2022

Señores

Dirección de Vialidad de la

Provincia de Buenos Aires

Ref.: Construcción de la Autovía Ruta Provincial 11.

Tramo: Villa Gesell – Mar Chiquita.

Me dirijo a ustedes en mi carácter de [REDACTED] emprendedora de la urbanización denominada [REDACTED]. La misma se está desarrollando frente a la ruta 11, en el tramo comprendido entre la localidad de Mar Azul y el acceso al Faro Querandí, en el partido de Villa Gesell.

El complejo cuenta con el apoyo del municipio, a partir de la aprobación de un Estudio Particularizado - como establece la Ordenanza 2051/06 – mediante la Ordenanza 2624/15 (se adjunta). Además cuenta con la aprobación de diversas reparticiones provinciales tales como la Autoridad del Agua (AdA), Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS), Dirección Provincial de Hidráulica.

En la urbanización se generarán 800 lotes para vivienda unifamiliar y áreas hoteleras, multifamiliares y comerciales de 5has aproximadamente cada una. A la fecha ya hay decenas de viviendas terminadas y en construcción con el consiguiente ingreso de propietarios, turistas y personal de diversos gremios relacionados con la construcción a lo que debe agregarse el tránsito de vehículos de transporte de materiales, amoblamiento, etc.

La necesidad de esta presentación, parte de la convocatoria a Audiencia de participación pública convocada para el tratamiento de la construcción de la Autovía de la referencia. Al respecto se observa que en el proyecto publicado en la convocatoria se observa que se prevé la construcción de una isla de retornos en la progresiva 15.000. Este punto coincide con el antiguo acceso al predio pero que no se corresponde con el ingreso previsto a la urbanización, el que ya ha sido materializado y se ubica alrededor de 1.000 m. de ese punto, en sentido a Mar Chiquita (Km. 426,7 de la Ruta 11).

Por lo expuesto solicito se contemple tal situación y se proyecte un acceso acorde con la situación descrita y que se puede describir mencionando que al momento – como expreso más arriba - ya existen edificios construidos y en construcción, lo que implica un movimiento vehicular cada vez mayor, que seguramente se incrementará en tanto crezca el desarrollo urbanístico.

Al respecto debo hacer presente que ya nos hemos presentado ante la Subgerencia de Estudios y Proyectos solicitando una autorización para construir dos dársenas de acceso a la urbanización. Se adjunta copia de aquella presentación.

Finalmente solicito me informen qué información se debe aportar para respaldar la presente y si es necesario que esta situación sea presentada en la Audiencia o bien la presente es suficiente para que se adecue el proyecto en consideración.

Sin más, me despido de ustedes saludándolos atentamente.

Apoderado

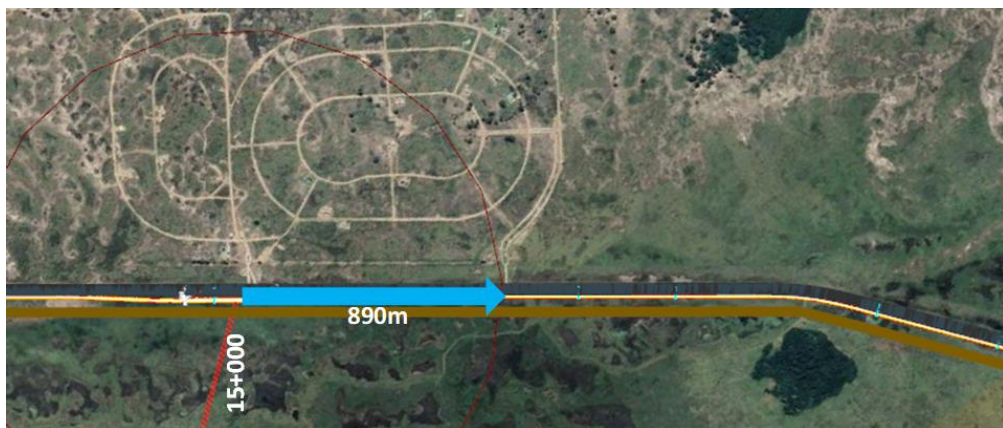
Respuesta:

Estimado [REDACTED]:

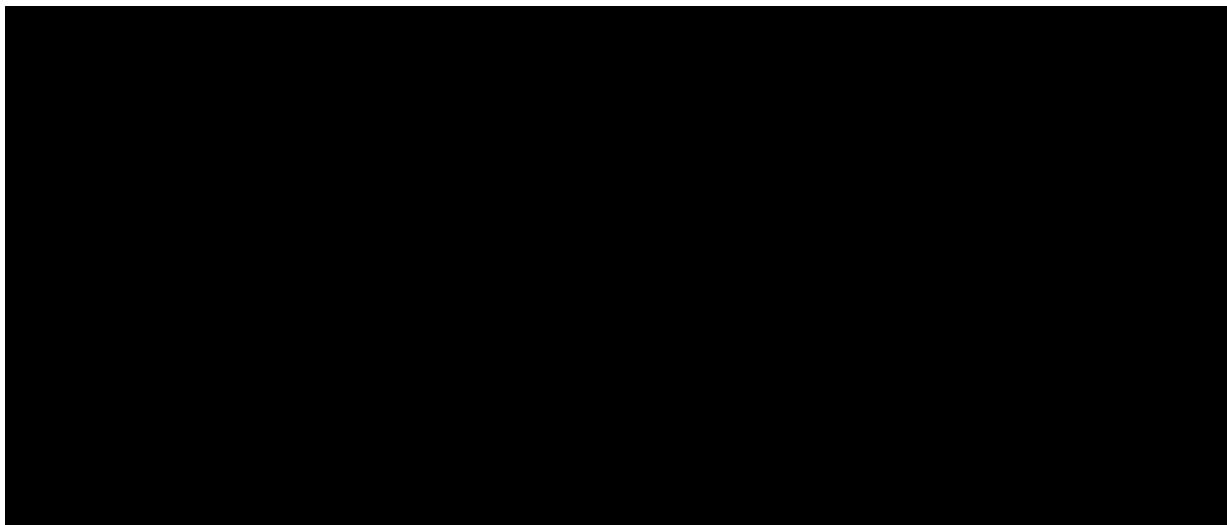
Analizada su inquietud y documentación suministrada se informa que su solicitud será evaluada en oportunidad del desarrollo del Proyecto Ejecutivo, el cual deberá elaborar la empresa contratista adjudicataria del Tramo 1 de la Obra.

La ubicación final del retorno previsto originariamente en Progresiva 15+000 requeriría entonces un desplazamiento hacia el sur a una distancia de 890m. En principio, dicho desplazamiento no afectaría a la interrelación entre los retornos situados anterior (Prog. 12+150 de Acceso a Mar Azul) y posterior (Prog. 18+800) del mismo; sin embargo su viabilidad final dependerá de un análisis integral de factores tales como: medidas de seguridad al tránsito por proximidad a curva de Prog. 16+800, comportamiento hidráulico del sector, existencia o no de servicios e interferencia, etc.

Se adjunta esquema de situación.



CONSULTA N° 3



Transcripción Consulta N° 3:

██████████, DNI ██████████, usuario frecuente y con gran experiencia en rutas ARGENTINAS, aplaudo el proyecto AUTOVÍA R.P. 11 tramo V.Gessel-Mar Chiquita y con total respeto a ingenieros proyectistas, reitero el asunto de este correo. Sugiero:

Para un tramo de autovía de tan solo 70 km construir retornos cada 3,5 km de separación significa la construcción de doce de ellos. Esto implica:

Un costo económico mayor para la obra.

Una mayor probabilidad de que se ignoren los límites de velocidad: la separación de 3,5 km presupone que los conductores deben estar perpetuamente aumentando y reduciendo la velocidad. Eventualmente, esta reglamentación va a ser ignorada por los conductores, incurriendo en un mayor riesgo a que se produzcan accidentes viales.

Contradice el espíritu de la obra, que es el de agilizar el tránsito. Si se debe estar bajando la velocidad a 60 km/h (en el mejor caso, es decir, cuando el conductor decide no usar el retorno), se pierde la eficacia de la ruta, al no sacar máximo provecho a la velocidad máxima. Cabe mencionar que, aunque quizás sea anecdótico, incurrir en reiterados cambios de marcha incrementa el consumo de combustible de los vehículos. Otro motivo más para evitarlos.

La distancia en la separación de las manos debería ser mayor, dado que 16 metros supone un riesgo a la seguridad, por dos motivos:

Durante la noche, al cruzarse dos vehículos en carriles contrarios, se corre el riesgo de que mutuamente se encandilen, pudiendo producir un siniestro.

Hay riesgo de que un vehículo se cruce a la mano contraria, lo cual implica un riesgo altísimo, sumado a que la corta distancia entre carriles acorta el tiempo de reacción que un conductor pueda tener para maniobrar y evitar un accidente.

Por tal motivo, recomiendo una distancia de al menos 30 metros, siguiendo el ejemplo de autovías en otros países. Este espacio puede ser utilizado para plantar vegetación, que evite los problemas mencionados.

Para terminar, con los fondos que pudieran ahorrarse por el punto 1, sugiero disponer de ellos para incrementar la cantidad de pasos de fauna a construirse.

Si estuviera en v/manos agradeceré envío de copia de la presente al SINAGIR y al PNRRD.- atentamente y a entera disposición

Respuesta:

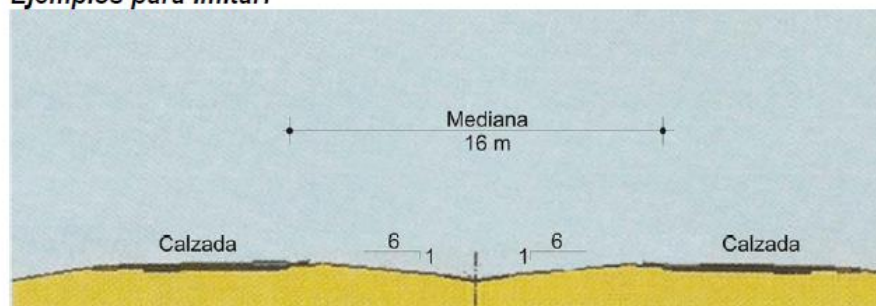
Estimado [REDACTED]:

Agradecemos sus sugerencias y recomendaciones. En tal sentido informamos que el diseño de la autovía responde a similares configuraciones que se han llevado a cabo últimamente en otros tramos del Corredor del Atlántico, como ser la conversión en Autovía de la Ruta 11 entre Gral. Conesa y San Clemente del Tuyú, y la conversión en Autovía de la Ruta 56 entre Gral. Conesa y Gral. Madariaga, intervenciones éstas que han permitido reducir drásticamente la oportunidad de producir incidentes de tránsito en ambos tramos, además de haber permitido notables mejoras en los niveles de servicio y constatables reducciones de tiempos de viaje. Tales medidas de uniformidad conllevan a facilitar la aprehensión del usuario en tanto se brindan características homogéneas en las vías que conforman el sistema, lo cual garantiza condiciones de seguridad para cada uno y el conjunto de los usuarios.

Aun así, se concuerda en que un diseño de autovía con 30m de separación entre calzadas permitiría el desarrollo de un diseño superior; sin embargo dicha solución normalmente es posible de desarrollar en variantes de trazas existentes o trazas nuevas donde ambas calzadas se diseñan y ejecutan en la misma obra. En el presente caso se trata de una duplicación de calzada, para lo cual su realización (con 30m de separación entre calzadas) sería necesario llevar adelante ensanches de la zona de camino existente, es decir realizar expropiaciones a lo largo de todo el trayecto, situar la nueva calzada en zona que actualmente oficia de desagüe lo que implica mayores volúmenes de suelo para terraplén, y la afectación de servicios y mejoras existentes; situaciones éstas que en su conjunto implican mayores tiempos y costos que los previstos para efectuar la presente obra.

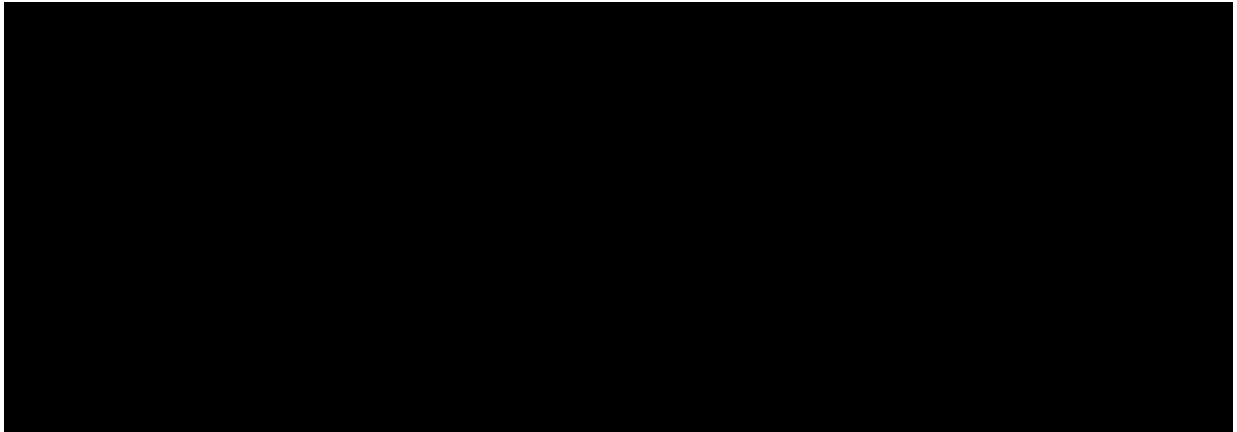
Por otro lado, cabe aclarar que el proyecto persigue mantener y enaltecer las condiciones naturales preexistentes del entorno al atravesar importantes zonas de reservas, llevando a cabo una obra que implique el menor impacto posible. El proyecto incluye, además, medidas para evitar el encandilamiento mediante tratamiento de forestación; y sustenta parámetros aplicables a las *Normas y Recomendaciones de Diseño Geométrico y Seguridad Vial de la DNV* (Dirección Nacional de Vialidad) con respecto a la adopción del ancho de 16m de cantero central, tal lo extraído en siguiente imagen de dichas normas.

Ejemplos para imitar:



- Mediana central de 16 m; no precisa barreras de seguridad

CONSULTA N° 4



Transcripción Consulta N° 4:

Buenas noches.

He leído detalladamente todo lo relacionado al proyecto, que considero indispensable y acorde al progreso de la zona.

Quisiera aportar un comentario, dado que no me queda clara la ubicación de las distintas dársenas/rotondas para retomar al carril opuesto.

Particularmente me parece importante el análisis profundo de los puntos en donde existen entradas a caminos vecinales, como es el caso del camino de acceso a varios establecimientos agropecuarios (margen izquierda yendo de Sur a Norte) a escasos metros del poste de km 468, donde existen dos tranqueras (colocadas años atrás por eventuales robos). Este camino conduce a varios pequeños establecimientos, que tienen una importante dinámica de movimiento vehicular tanto hacia el Sur como al Norte, y al mismo tiempo vincula la Ruta 11 con el camino Nahuel Ruca-Calfucurá, a través de caminos menores dentro de los establecimientos. En el proyecto he visto que se hará un retome sobre alcantarilla ubicada hacia el km 469, pero no queda claro si éste estará frente a este acceso o a cierta distancia. Si el estudio de escurrimientos lo permite, sería importante para los residentes en el campo que la rotonda de retome se ubique frente a dicho acceso. Debe tenerse en cuenta que tanto éste como otros caminos a lo largo de la traza permiten el acceso de camiones de granos o hacienda, así como equipos agrícolas, para los cuales la cercanía de los puntos de retome son de una importancia significativa.

Agradeciendo que se tome en consideración mi comentario, agradezco la posibilidad de esta participación ciudadana.

Respuesta:

Estimado [REDACTED]:

Agradecemos su participación e informamos que se considera apropiada su inquietud respecto de hacer coincidir el retorno situado según anteproyecto en Progresiva 18+250 de Sección II (Km 468,45), con los accesos existentes de ambos lados a la altura del Km 468. En tal caso sería necesario un desplazamiento de dicho retorno en 300m hacia el norte a fin de mejorar los movimientos de ingreso y egreso a la ruta, lo cual será evaluada en oportunidad del desarrollo del Proyecto Ejecutivo que deberá elaborar la empresa contratista adjudicataria de la Sección II de la Obra.

Se adjunta esquema de situación

