

PLAN INTEGRAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE PARA LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires presenta su Plan Integral de Tránsito y Transporte, con el objetivo de planificar racionalmente la movilidad. En ese sentido, se analiza a la ciudad en el marco de la región metropolitana, teniendo en cuenta que aproximadamente 3.200.000 personas ingresan diariamente a la ciudad, las que se suman a la población estable de cerca de 3 millones de personas.

La necesidad de tener una política planificada se debe a que el Estado debe tomar decisiones en pos de un uso racional del espacio público, a través de la reordenación del sistema y de la reorientación de conductas. El plan integral contempla todas las variables involucradas en cuanto a la movilidad (sistema vial, transitabilidad, estacionamientos, transportes públicos, abastecimiento, etc).

Algunas iniciativas

Favorecer el uso racional del automóvil particular

El parque automotor ha registrado un sostenido aumento en los últimos años, por lo que es necesario adoptar políticas de desaliento del automóvil particular:

- Construcción de espacios de estacionamiento de disuasión, como opción para que el que se moviliza en su vehículo particular estacione allí y utilice el transporte público (ver políticas en relación a estacionamientos).
- Tarifas diferenciales para el ingreso por autopistas con el objetivo de aumentar el factor de ocupación en los vehículos particulares, lo que redundará, para sus ocupantes, en un menor costo en los peajes, en el valor del estacionamiento y en el uso de combustible. Esto beneficia además a la ciudad, en cuanto a la optimización del uso del espacio y en relación a la emisión de gases contaminantes.
- Implementación de vías preferenciales de ingreso y egreso al área central para privilegiar el transporte público en desmedro del automóvil particular, lo que permite reducir los tiempos de viaje.

Política pública coordinada en relación al estacionamiento

La cantidad de estacionamientos no ha disminuido, sino que ha aumentado la demanda de los mismos. En este sentido, se han diferenciado dos tipos de demanda que son necesarias satisfacer, y una tercera que implica reorientar la conducta de quienes se dirigen hacia el centro de la Ciudad.

En primer lugar, ante el aumento del parque automotor de los residentes, particularmente en zonas edilicias sin cocheras suficientes, resulta necesario

establecer playas de estacionamiento para satisfacer las necesidades vecinales.

En segundo lugar, con el crecimiento económico se reactivó la actividad comercial en algunas zonas alternativas al centro y microcentro, lo que evidencia la insuficiencia de estacionamientos en las mismas.

Por último, establecer áreas de disuasión para el ingreso de automóviles particulares al área central, de forma de complementar el estacionamiento con la continuidad en modos de transporte público.

Es por eso que se proponen tres iniciativas:

Nuevo sistema de estacionamiento.

- En los centros comerciales de los barrios existe una enorme demanda de estacionamiento, se genera congestión de tráfico y los vecinos no tienen donde estacionar su auto. El estacionamiento medido desalienta el dejar el auto todo el día estacionado, generando más espacios para los vecinos, que tendrán un sistema de pago mínimo o gratuito, según la zona y el horario, acreditando su domicilio.
- Generar ampliación de la oferta de estacionamiento en zonas de alta demanda en base a un aumento de la rotación de los vehículos estacionados a partir de dos variables: tarifa horaria y tiempo máximo de estacionamiento.
- Concesión del servicio por 10 años para lograr estabilidad en el contrato y viabilizar el recupero de la importante inversión inicial por el nivel tecnológico aplicado.
- Se propone la concesión en 6 zonas: Macro y microcentro norte, Macro y microcentro sur, Barrio Norte y Palermo sur, Palermo norte y Belgrano, Caballito y Flores, Puerto Madero. No se permite más de una zona por empresa concesionaria y la concesión se paga por servicio y no a porcentaje de la recaudación.
- Utilización del sistema de tarifa variable dependiendo del área y de la franja horaria, de acuerdo a la demanda de estacionamiento: congestión, pico, valle diurna y nocturna.
- Se encarece progresivamente la tarifa con el aumento de la duración de la estadía. Esto genera un beneficio para residentes y se promueve la estadía corta con alta rotación de espacios.

Estacionamiento para residentes

La alta concentración de edificios sin cocheras en determinados barrios provoca la falta de lugares para estacionar y la circulación lenta en búsqueda de espacios. La construcción de estacionamientos subterráneos

para los vecinos les permitirá contar con un espacio accesible para sus autos, aliviará el tránsito, valorizará sus propiedades y redundará en una mejora de la calidad de vida para el barrio.

Características:

- Los estacionamientos deberán ser construidos exclusivamente a cielo cerrado.
- El 70% de las cocheras serán otorgadas mediante concesión a los vecinos que acrediten ser dueños de una vivienda dentro de un radio de 400 metros y que en primer término no posea cochera, en segundo que posean una sola y en tercer término que no posea las cocheras que necesita, en ese orden de prelación.
- Solo podrán transferirse las cocheras otorgadas mediante concesión en caso de venta, locación u otro tipo de transferencia de la vivienda relacionada.

Centros de disuasión

Licitación para fines de marzo de las playas de estacionamiento en terminales de ómnibus y trenes, aprobada por ley 469 del año 2000 por la Legislatura. Esto favorecerá a un menor ingreso de automóviles particulares al centro de la ciudad de Buenos Aires.

Inversión sostenida en infraestructura vial

Es de gran importancia completar el sistema de autopistas que circunvalan la Ciudad, con el objeto de generar una vía rápida que evite el ingreso innecesario a la trama urbana del tránsito pasante cuyo destino final no es la Ciudad, y facilitar el ingreso de aquellos usuarios que podrán hacerlo desde el punto más cercano a su destino final.

Obras de Circunvalación vial:

- Autopista ribereña
- Ampliación de la Autopista Illia hasta la General Paz e intervención en el tramo Aeroparque-Costanera Norte junto a la construcción del cruce bajo a nivel de la Av. Sarmiento.
- Intercambiador vial autopistas 25 de mayo y 9 de julio Sur.
- Mejoramiento del entorno de la Av. 27 de febrero
- Puentes sobre el Riachuelo. Se han iniciado las obras de reacondicionamiento de los puentes Uriburu, Bosch, Victorino de la Plaza, Pueyrredón Viejo y el provisorio de Caballito. A esto se le suma la construcción de los puentes Roca-Patricios y Nuevo Pte. La Noria.

Conectividad vial.

- Pasos a distinto nivel. Respecto a las interferencias internas (pasos a nivel-barreras), que generan demoras en la continuidad del flujo de tránsito, serán eliminadas a través de pasos a distinto nivel, logrando así

una óptima integración de toda la ciudad y contribuyendo a la seguridad vial.

- Construcción de un puente sobre el FFCC Sarmiento.
- Soterramiento del FFCC Sarmiento y Urquiza y elevación del FCC Mitre y Belgrano Sur.

Sistema de transporte guiado sobre rieles

- Ampliación de la red de subterráneos
- Puesta en marcha del Tranvía del Este

Sistema de Transporte Inteligente

Implementación de un sistema que recolecta información del estado del tránsito en los principales corredores viales de la Ciudad, la envía en tiempo real a un centro de control y da información a los usuarios sobre tiempos de viaje, condiciones de congestión del corredor y estado del pavimento (seco/ mojado), además de constituirse en el primer registro generador de estadísticas propias en la Ciudad.

Se dimensionaron 80 puntos de toma de datos. Cada estación de conteo estará equipada con un juego de sensores por carril de manera de medir el volumen, y clasificar el flujo vehicular por longitud y velocidad. En el centro de control se montará un equipo específico para monitorear las estaciones de conteo, analizar la información obtenida y transmitirla a la cartelería de mensaje variable en distintos puntos de la Red Vial. La información estará actualizada y en tiempo real en la página web, disponible en forma visual en un display en forma de mapa en colores en función de las velocidades medias de circulación.

Así, el usuario tendrá en tiempo real la información del estado del tránsito como de la red vial, como por ejemplo el estado del tránsito en los accesos a la ciudad, el tiempo de espera para la llegada de los próximos subtes a la estación o la disponibilidad de espacios en los estacionamientos públicos del macrocentro.