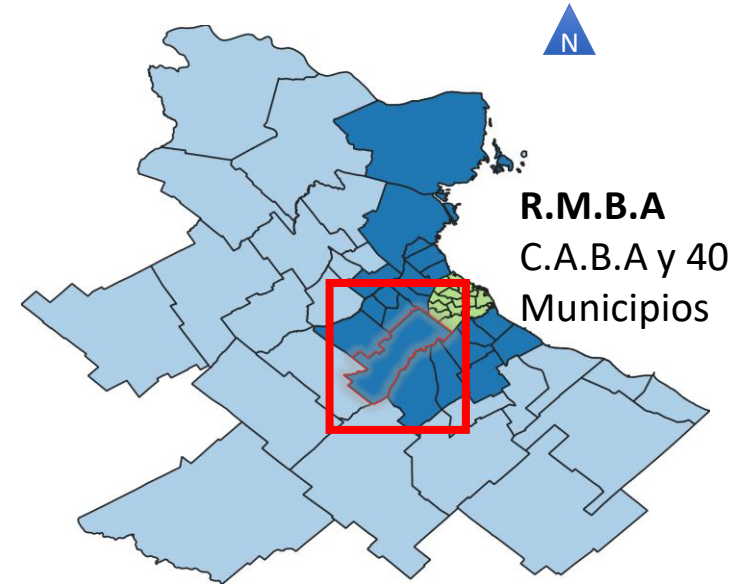
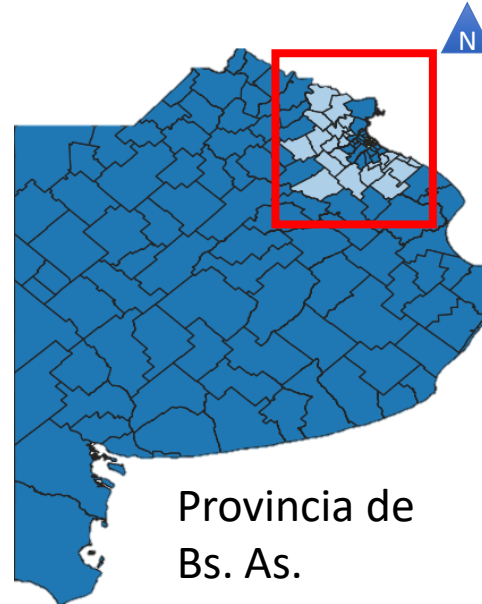
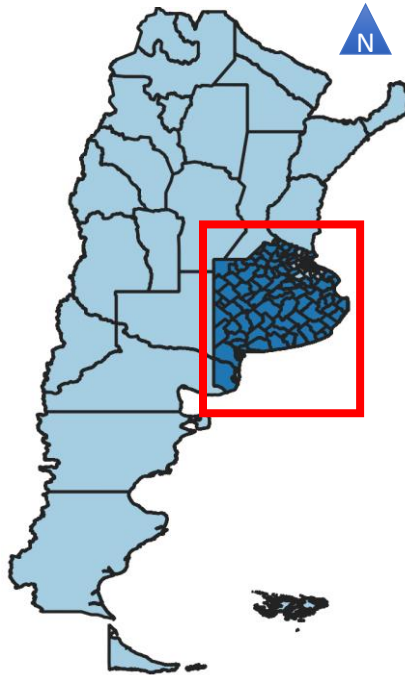




Seminario
**Patrimonio Vial,
Transporte
y Logística**

**NUEVA RED DE TRÁNSITO
PESADO EN EL MUNICIPIO
DE LA MATANZA**

INTRODUCCIÓN

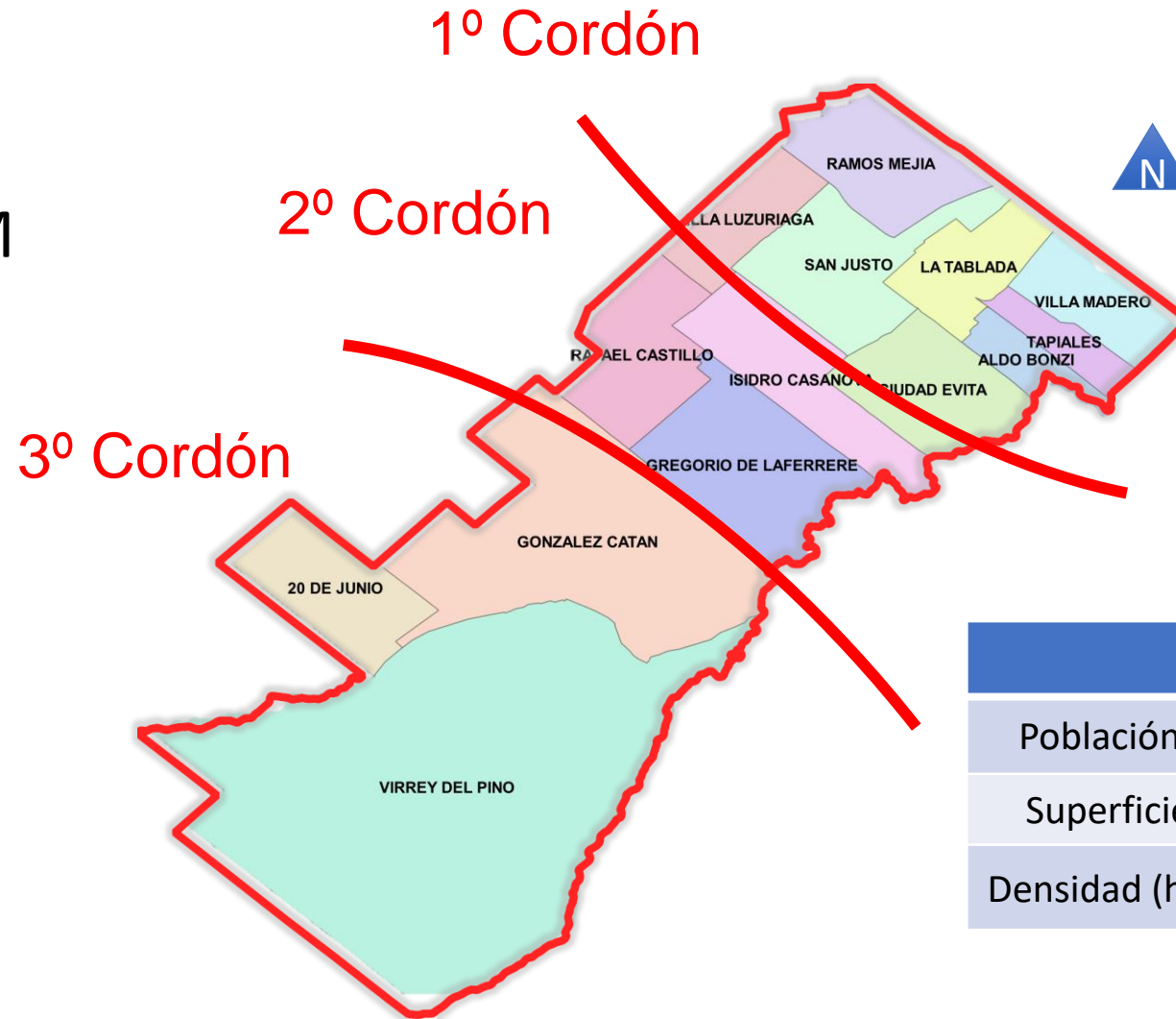


	Argentina
Población (2022)	47,33 M
Superficie (km ²)	2.780.400
Densidad (hab/km ²)	17,02

INTRODUCCIÓN

La Matanza

- Población **2022**: 1,84M
- 16 Localidades.
- “3 Matanzas”:
 - **1º Cordon**
Urbano densidad alta
 - **2º Cordon**
Urbano densidad media
 - **3º Cordon**
Periurbano - Rural



	La Matanza
Población (2022)	1,84 M (3,89%)
Superficie (km²)	325,7
Densidad (hab/km²)	5642

INTRODUCCIÓN

- **Municipios Limítrofes**

- **Ciudad Autónoma de Buenos Aires**
- **Localidad: Ingeniero Budge - Partido: Lomas de Zamora**
- **Localidad: 9 de Abril - Partido: Esteban Echeverría**
- **Localidades: Ezeiza, Tristán Suárez y Carlos Spegazzini - Partido: Ezeiza**
- **Localidad: Ciudadela - Partido: 3 de Febrero**
- **Localidad: Haedo - Partido: Morón**
- **Localidad: Pontevedra - Partido: Merlo**
- **Partido: Marcos Paz**
- **Partido: Cañuelas**



INTRODUCCIÓN

- Debido al cambio del uso del suelo, **hay una demanda creciente en la movilidad de las personas y los bienes relacionados con el crecimiento económico, que genera impactos en el tránsito de vehículos de gran porte (Tránsito Pesado).**
- Se analizó la Red de Tránsito Pesado actual del Municipio donde se estudió su cobertura territorial y funcionalidad, para luego realizar una jerarquización de la red vial del territorio y actualizar la Red de Tránsito Pesado de la misma.
- La RTP forma parte del plan de jerarquización de las vías de comunicación que contempla los usos de suelo actuales y futuros de los predios linderos con la infraestructura mejorada para evitar conflictos.
- La jerarquización de las vías permite identificar incompatibilidades entre el diseño de una arteria y la forma en que está siendo utilizada. **En este caso puntual se busca realizar un reordenamiento del Tránsito Pesado del Municipio.**

PROBLEMÁTICA

Se define como vehículo pesado a todo aquel que tienen un peso neto mayor a 12 toneladas o exceden los 15 metros de longitud. Presentan 3 inconvenientes:

1. **Diseño Geométrico**: requieren de un diseño geométrico en arterias e intersecciones distinto del resto de los vehículos en circulación.
2. **Altura Máxima**: pueden tener una altura que sea incompatible con la infraestructura del medio urbano como los puentes, túneles, cables aéreos y la señalética de la vía pública.
3. **Compatibilidad con otros usos del suelo**: son ruidosos, contaminan y ocupan mucho espacio, por lo que no son aceptados en calles residenciales/comerciales, pero son inevitables en zonas industriales.

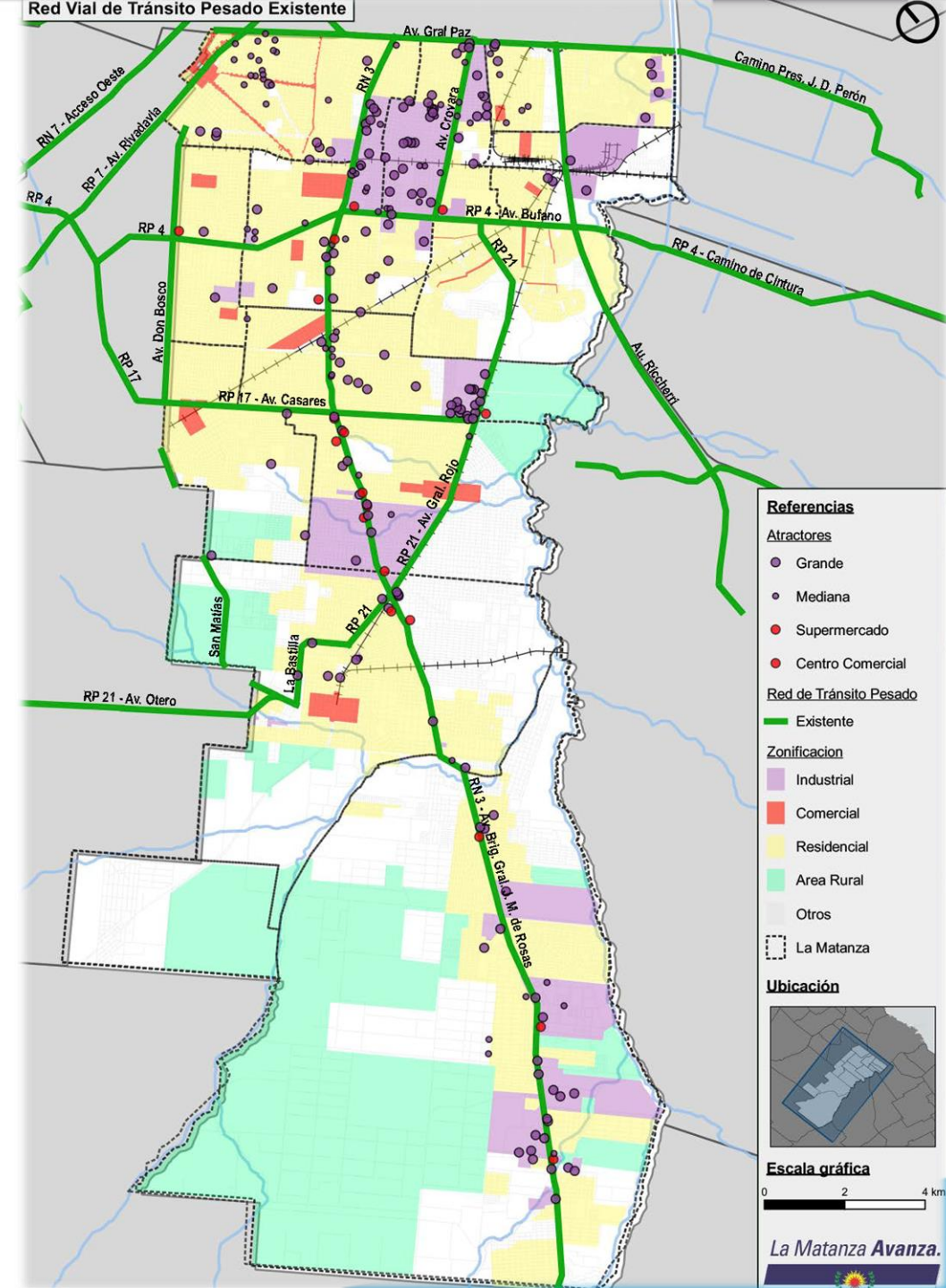
Formalizar una RTP permite asegurar que las calles y avenidas incluidas en la misma cumplen con los requisitos de los vehículos de gran porte. Las mismas características que hacen agradables a calles residenciales o comerciales para el peatón o le brindan espacio de estacionamiento a los autos, entorpece el movimiento de los vehículos de carga.

METODOLOGÍA

- La principal metodología utilizada para diseñar la **Nueva Red de Tránsito Pesado** es el **plano de jerarquización vial**.
- Se enfoca en **vías para tránsito vehicular: autopistas, rutas nacionales y provinciales, avenidas y calles**, ya que proporcionan información gráfica del entramado vial de una localidad o ciudad, una lectura rápida de la ubicación y distribución de las vías principales y secundarias como primera aproximación.
- Identificación de los **principales accesos al Municipio** desde los municipios lindantes.
- Se toma como premisa priorizar el transporte público, aliviar las áreas comerciales y agilizar el transporte de bienes industriales de las industrias relevadas.

ANTECEDENTES

- Ordenanza N° 11.558 para Red de Tránsito Pesado que fue sancionada hace más de 30 años.
- Solo tenía en cuenta los siguientes ejes:
 - RN N°3 Avda. Brig. Juan Manuel de Rosas
 - RP N°4 Avda. Monseñor Bufano
 - RP N°7 Avda. Rivadavia - 2da Rivadavia – Gaona
 - RP N°17 Carlos Casares – Almte. Cordero
 - RP N°21 Otero – José María Moreno – Senguel – Gral. Rojo – El Hornero
 - Avda. Crovara e/Avda. Gral. Paz y RP N°4
 - Avda. Don Bosco
 - Avda. Díaz Vélez
- Extensión total 107,36 km

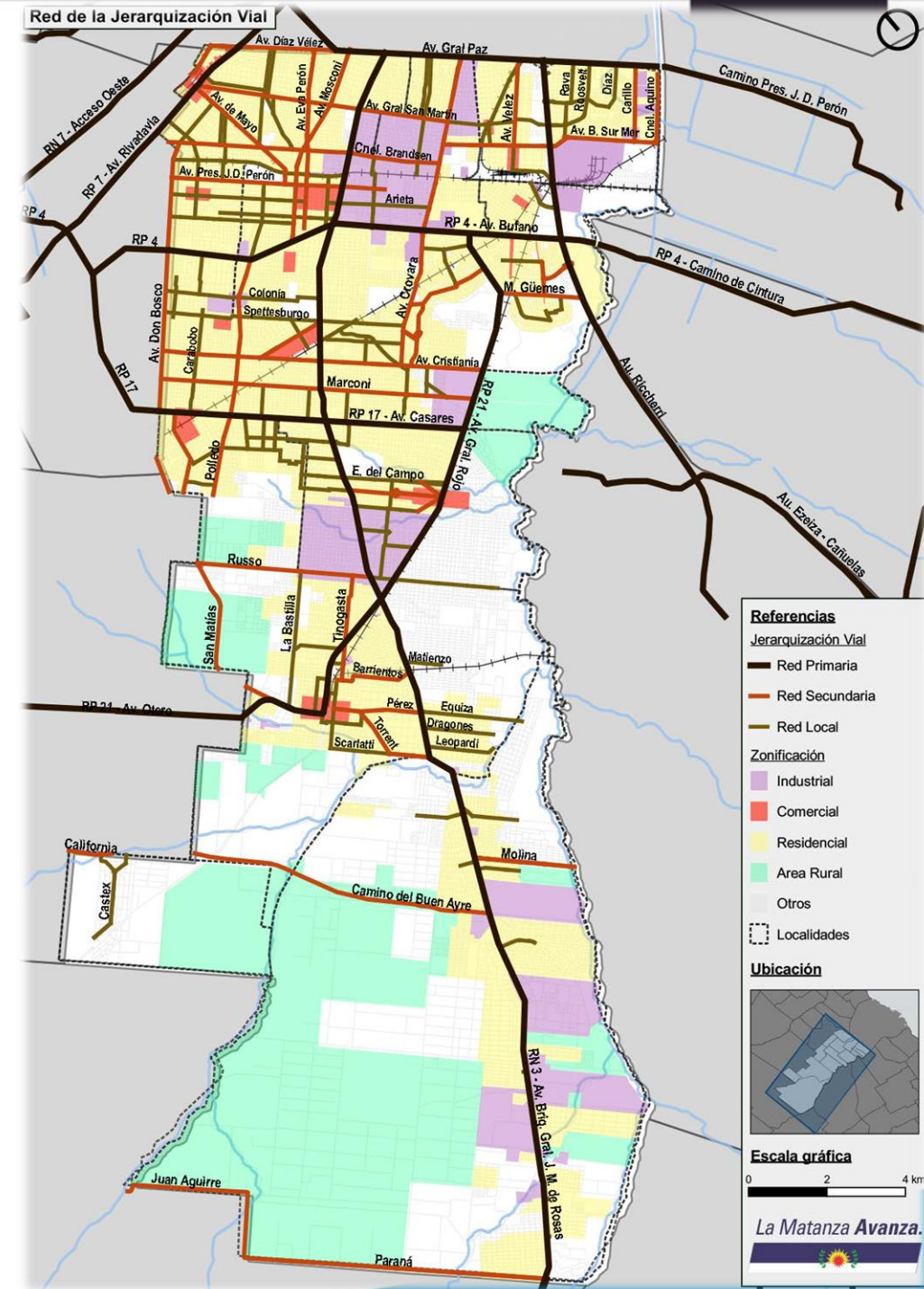


PLAN INTEGRAL DE JERARQUIZACIÓN VIAL

- **Ordenanza N°25803. Fecha de aprobación: 28-06-2021**
- Crecimiento urbano y modificación en el uso de suelo.
- Análisis de jerarquización de los componentes de la red vial

Clasificación por su FUNCIÓN:

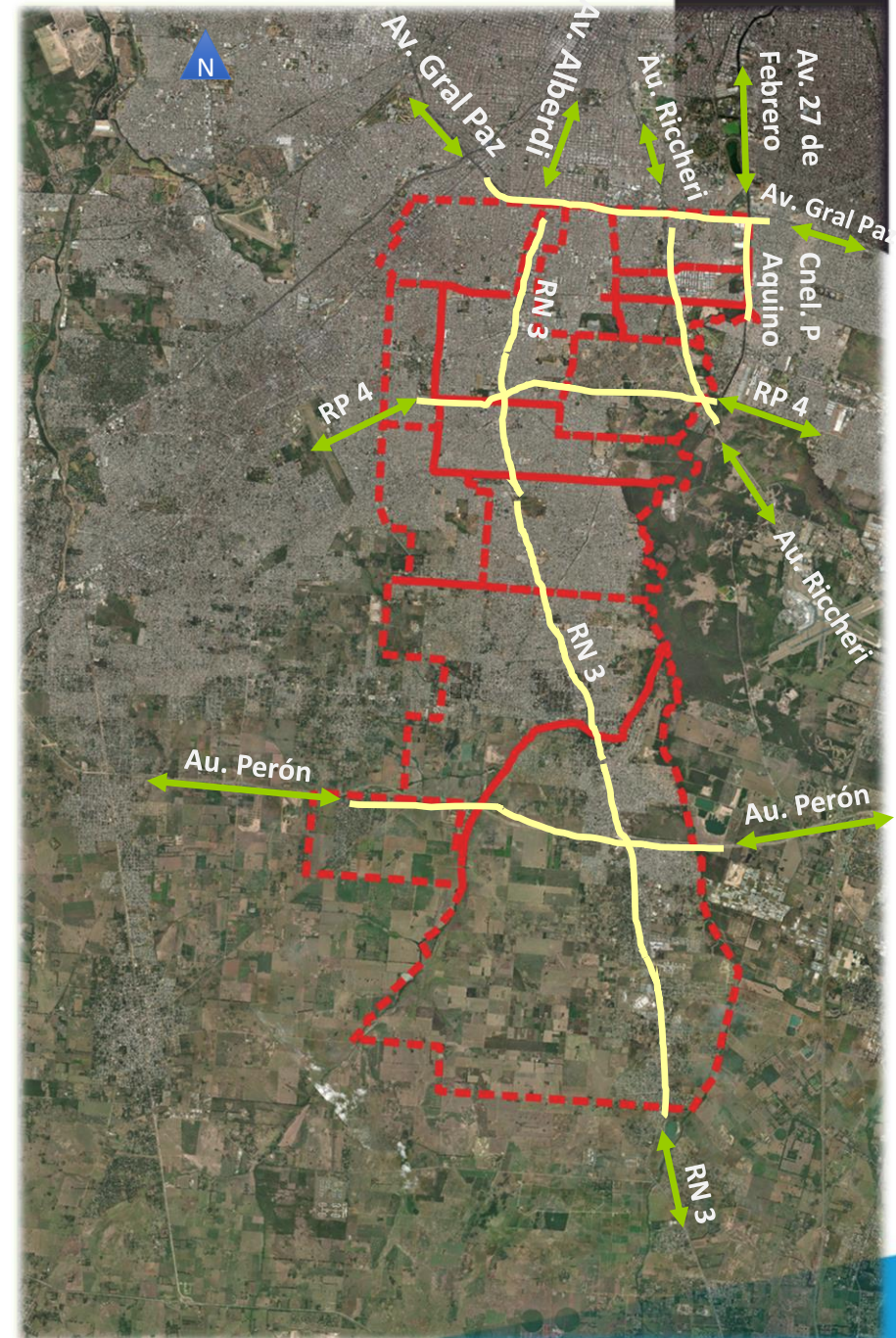
- **Red Primaria:** conformada por autopistas, rutas nacionales y provinciales.
- **Red Secundaria:** conformada por las avenidas y calles principales del partido con alto tránsito vehicular.
- **Red Local:** conformada por avenidas y calles de jurisdicción municipal, con volúmenes medios de tránsito vehicular.



PRINCIPALES ACCESOS AL MUNICIPIO

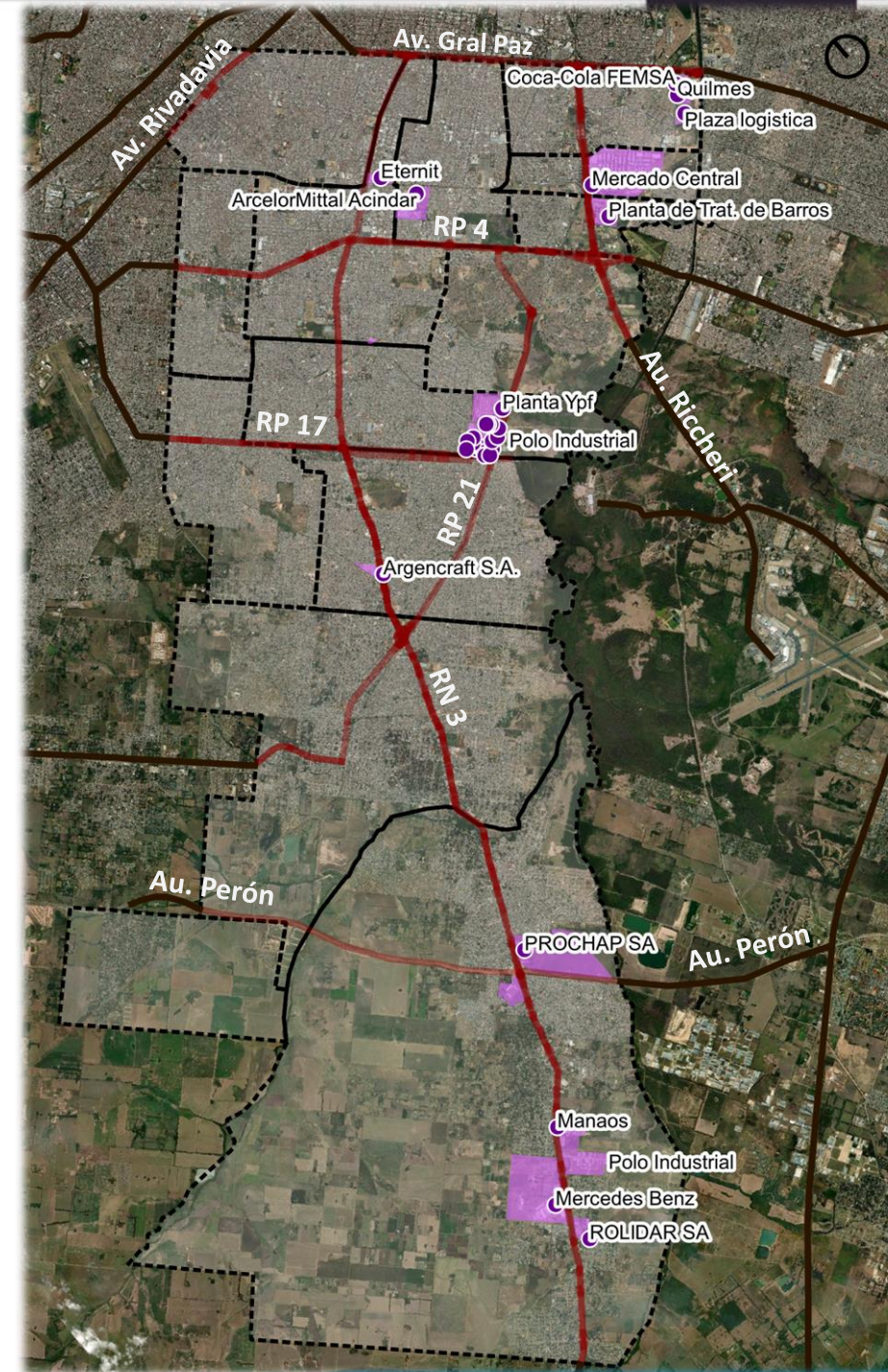
RED DE TRÁNSITO PESADO

- Avenida Brigadier General Juan Manuel de Rosas (Ruta Nacional N°3)
- Autopista Teniente General Pablo Ricchieri (RN A002)
- Avenida General Paz (RN A001)
- Avenida Diego Armando Maradona (Ruta Provincial N°4)
- Autopista Presidente Perón
- Coronel P. Aquino (Camino de la Ribera Norte)



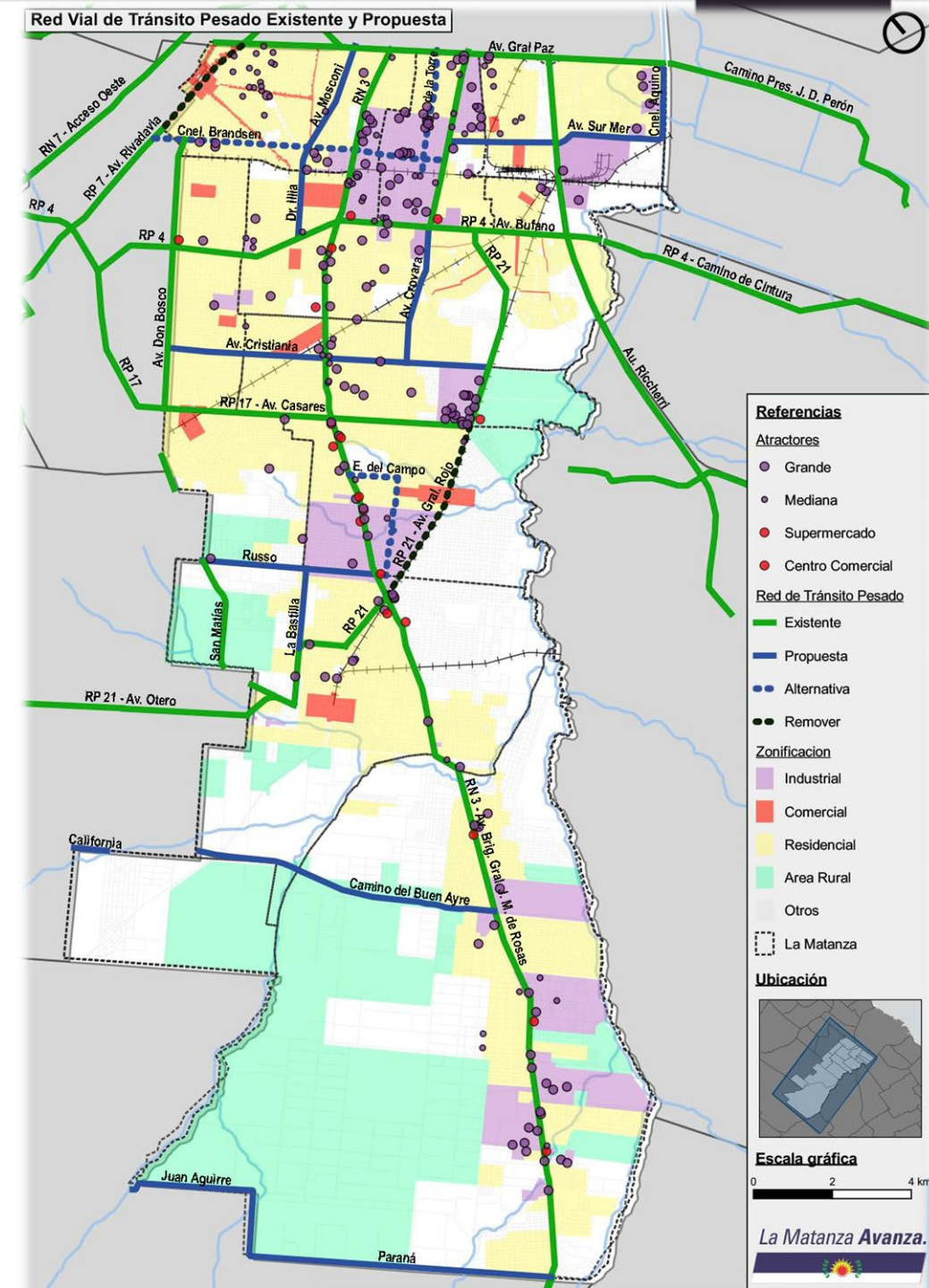
PRINCIPALES INDUSTRIAS

- Plaza Logística Mercado Central (Villa Celina)
- Coca-Cola FEMSA Unidad Operativa Oeste (Villa Celina)
- Quilmes Mercado Central (Villa Celina)
- Mercado Central de Buenos Aires (Tapiales)
- Planta de Tratamiento de Barros en Planta Sudoeste (Aldo Bonzi)
- Eternit / Fábrica (San Justo)
- ArcelorMittal Acindar (La Tablada)
- Planta YPF Matanza (Isidro Casanova)
- Mercedes Benz Argentina (Virrey del Pino)
- Rolidar S.A. - Refinería de Grasas y Aceites (Virrey del Pino)
- Manaos (Virrey del Pino)
- Propchap S.A. (Virrey del Pino)
- Argencraft S.A. (Gregorio de Laferrere)
- Polos Industriales (Isidro Casanova y Virrey del Pino)



AMPLIACIÓN DE LA RTP

- **Ordenanza N°25802. Fecha de aprobación: 28-06-2021**
- La RTP forma parte del plan de Jerarquización de Vías de comunicación.
- Localización de sectores industriales y áreas comerciales que generan transporte de carga.
- Se buscó compatibilizar los generadores de carga con los usos del suelo.
- Se redefinió la Red de Tránsito Pesado actual y se compatibilizo con la Red de Tránsito Pesado nacional y provincial para que tengan continuidad con otros municipios.
- La longitud total de la Red de Tránsito Pesado propuesta es de 167 km.



AUTOPISTA PRESIDENTE PERÓN



La extensión del Camino del Buen Ayre consiste en la construcción de una autopista de 83 km que se convertirá en el tercer anillo de circunvalación del AMBA.

Conectará a **12 municipios bonaerenses**, entre ellos a **La Matanza**.

Potenciará el desarrollo industrial, comercial y habitacional de la región y beneficiará a más de 12 millones de habitantes de la provincia.

La obra se divide en 4 tramos:

- **Tramo I:** Entre Acceso Oeste y Barrio 20 de Junio (La Matanza): 26 km de construcción de autopista nueva.
- **Tramo II:** Entre Barrio 20 de Junio y RP 58: comprende la ejecución de 29 km, que atraviesa los municipios de La Matanza, Ezeiza y San Vicente.
- **Tramo III:** Desde el empalme con la RP 58 al cruce con la RP 53: contempla la construcción de 18 km que atraviesa los municipios de Presidente Perón, San Vicente y Florencio Varela.
- **Tramo IV:** Conexión con la Autovía 2 (Bs. As. Mar del Plata): comprende 10 km que se desarrollarán entre los partidos de Florencio Varela y Berazategui.



AUTOPISTA PRESIDENTE PERÓN EN LA MATANZA

- Tendrá **dos carriles por sentido de circulación** con banquetas externas de 2,50 metros e internas de 1 metro, totalmente pavimentadas.
- La Autopista genera un cambio económico ya que la producción de La Matanza tendrá salidas rápidas hacia la ruta del Mercosur (Panamericana) y hacia el puerto de la ciudad de La Plata; también beneficiará a los comercios y vecinos de Virrey del Pino, Laferrere y González Catán.
- Se espera que sea un eje fundamental para la RTP. Y que mejore la circulación de vehículos pesados y la operación logística.
- A su vez, resulta atractivo para el establecimientos de nuevas empresas en el segundo y tercer cordón.



CONSIDERACIONES FINALES

- La definición de una RTP puede ayudar a focalizar inversiones en infraestructura destinadas a mejorar la circulación de vehículos de gran porte y proveer una capacidad suficiente para la demanda esperada.
- Esto puede incluir intervenciones como la construcción de carriles más anchos, mejoras en los paquetes estructurales para soportar el paso de vehículos pesados, el agregado de espacios laterales para la detención de colectivos o el ensanche y pavimentación de un segundo carril.
- La RTP puede formar parte de un plan de jerarquización de las vías de comunicación junto a un plan de usos de suelo que controla los usos futuros de los predios linderos con la infraestructura mejorada para evitar conflictos. Esto es particularmente importante si pensamos en las rutas que alguna vez eran interurbanas pero que, con los años, el crecimiento urbano las fue transformando en avenidas urbanas. **Dado el costo de la inversión es esencial garantizar su continuidad en el tiempo de acuerdo a los horizontes con que fue planificada.**

CONSIDERACIONES FINALES

- Se abre la posibilidad de refuncionalizar otras calles e intersecciones que quedarán fuera de la RTP y ya no necesitarán contar con características que permitan el tránsito de vehículos de gran porte.
- Para lograr una planificación exitosa de una RTP, es importante la participación de las empresas locales de transporte en el proceso para asegurarse de que la red propuesta es compatible con sus actividades.
- También es imprescindible trabajar en conjunto con municipios vecinos para lograr una red conectada que permite transitar sin inconvenientes en la región.
- Con la finalización de las obras de la Autopista Presidente Perón se espera un importante crecimiento en la zona, especialmente industrial.

¿Preguntas?

¡Muchas Gracias!

Ing. Fabiana Judith Zimerman

Subsecretaria General de Tránsito y Transporte, de la Matanza



**Subsecretaría
General de Tránsito
y Transporte**
MUNICIPIO DE LA MATANZA