



Circunvalación de Sa Pereira habilitada parcialmente.

Unidad de Gestión

La ejecución del Proyecto es posible a través de un préstamo otorgado por el Banco Mundial a la Provincia de Santa Fe. Su coordinación está a cargo de una Unidad de Gestión conformada por el Ministerio de Obras Públicas y Vivienda y el Ministerio de Economía, recayendo la coordinación ejecutiva en la Subsecretaría de Proyectos de Inversión y Financiamiento Externo (SPIFE) y la Dirección Provincial de Vialidad (DPV). El Proyecto Ejecutivo fue aprobado por la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), la cual ha contratado además los 6 km. de ruta correspondientes a la provincia de Córdoba con los cuales se completará la totalidad del tramo proyectado.

¡Vos también tenés derecho a informarte y participar!

Ante cualquier duda, consulta, reclamo o sugerencia sobre la obra acercate al Punto Comunitario más cercano a tu domicilio de lunes a viernes en las siguientes direcciones y horarios:

SA PEREIRA
Salón de Usos Múltiples (Sta. Rosa 720)
Atención de 08:30 a 10:30 hs.

OBRADOR DYCASA S.A.
RN N° 19 KM 15
Atención de 7:30hs. a 18 hs.

OBRADOR VIALCO S.A - EQUIMAC S.A.C.I.F.E.I. - UTE
Cruce RN N° 19 - RP N° 13
Atención de 7:30hs. a 18 hs.

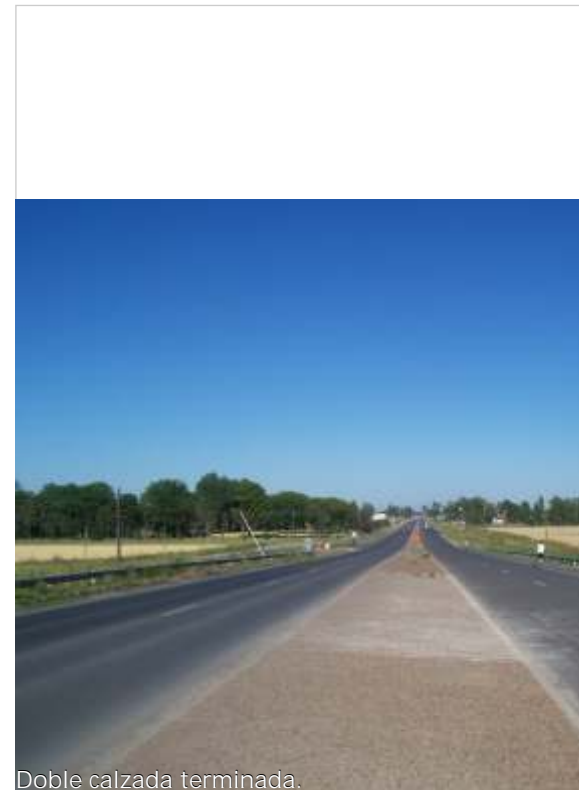
OBRADOR ESUCO S.A.
RN N° 19 KM 123
(Acceso a la localidad de Josefina)
Atención de 7:30hs. a 18 hs.

Además de los Puntos Comunitarios podés expresar tus inquietudes vía email a: Inforuta19@santafe.gov.ar; telefónicamente al: 0342 4506893 o personalmente en la oficina de la Unidad de Gestión sita en Av. Arturo Illia 1151, 8vo. Piso Santa Fe.

Transformación en Autovía de la Ruta Nacional N° 19

Boletín Informativo

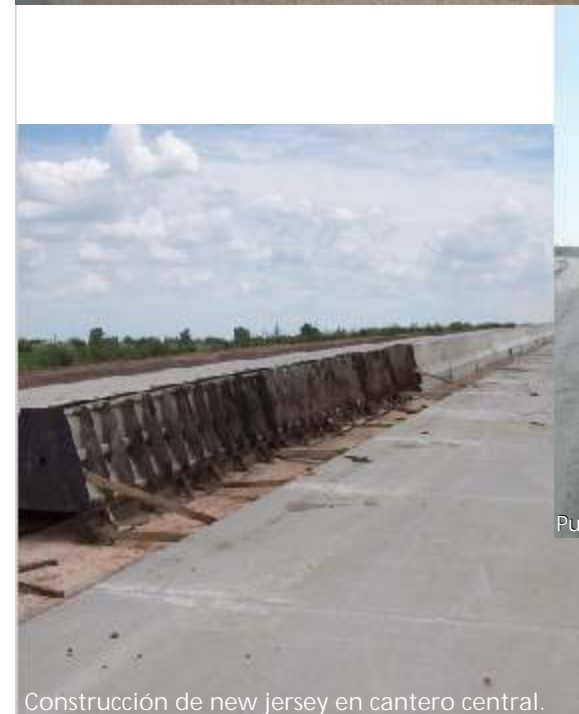
N° 8 - Marzo de 2011



Doble calzada terminada.



Construcción de banquina.



Construcción de new jersey en cantero central.



Puentes parcialmente habilitados sobre las vías del ferrocarril NCA en Sa Pereira.

En el marco del Programa de Infraestructura Vial Santa Fe

Se adquirieron vehículos y equipamiento para la Agencia de Seguridad Vial

La adquisición se encuadra en el componente de Fortalecimiento Institucional – Subcomponente Seguridad Vial del PIVSF e incluye seis utilitarios de tipo familiar marca Peugeot, modelo Partner VTC HDI, además de 20 alcoholímetros y 10 mil boquillas. Los vehículos fueron entregados a fines de enero, mientras que el resto de los elementos había sido entregado el pasado mes de octubre. Por otra parte se encuentra en proceso la adquisición de dos vehículos utilitarios tipo furgón así como también de equipamiento básico para operativos de control de tránsito: conos lumínicos, bandas reflectivas, banderas de señales, cintas de peligro, vallas de seguridad y flechas viales. Respecto de los elementos y vehículos adquiridos, el Director de Innovación y Coordinación de la Agencia Provincial de

Seguridad Vial, Hernán Matich, expresó que "la adquisición de estos elementos se enmarca en el plan de implementación del cuerpo específico de 'Policía Vial', proyecto que se encuentra en pleno curso de ejecución, y cuyo eje fundamental es la dotación del equipamiento necesario para que los agentes puedan llevar a cabo las funciones de ordenamiento, prevención y control de la circulación vial. Este equipamiento será destinado a operativos de control con el objetivo final de reducir la siniestralidad vial en las rutas y caminos de la Provincia de Santa Fe, mejorando las condiciones de transitabilidad y logística de las rutas provinciales además de lograrse el fortalecimiento institucional de la seguridad vial en nuestros territorios", concluyó.

Estado de transitabilidad de la RN N°19

IMPORTANTE:

Se solicita a los conductores ser prudentes y no circular por los tramos no habilitados de la nueva calzada ya que hay trabajos que no han sido terminados y podrían producirse accidentes.



PRECAUCION

- Desde el puente de la Autopista Rosario-Santa Fe (sentido Santo Tomé - San Francisco) hasta el km 10 no hay banquina.
- En el Km 6, al igual que en el km 6,7 tomar el desvío vigente por construcción de puente sobre las vías del ferrocarril.
- Desde el km 9 hasta el km 10,5 desvío por nueva calzada construida.
- En el cruce de la RP N° 6 y la RN N° 19, sobre el ingreso a Franck, se está construyendo la nueva rotonda por lo que se realizan accesos provisorios hasta finalizar las tareas.
- Desvío por nueva calzada desde el km 39,5 hasta el km 46,5, próximo a San Jerónimo del Sauce.
- Desvío por nueva calzada desde el Km 86,5 al km 90,5. Se debe tener precaución ya que la misma se encuentra sin demarcación horizontal.
- En el acceso a las localidades de San Carlos, San Jerónimo Norte y San Agustín, se recomienda utilizar los desvíos vigentes.
- Tomar desvío en el cruce de la RP N° 13 y la RN N° 19, en el acceso a las localidades de Plaza Clucellas (lado norte) y María Juana (lado sur), ya que se están realizando trabajos de construcción de rotonda.
- En el km 108 a la altura del acceso a Zenón Pereyra se debe tomar el desvío vigente por la nueva calzada construida hasta el Km 121 (ingreso a la localidad de Josefina) para luego retomar la ruta actual.

CON UNA INVERSIÓN DE MAS DE 530 MILLONES DE PESOS

La obra alcanzó un avance promedio del 82%

En los lotes 1, 4 y 5 el avance llega casi al 90% y a lo largo de toda la traza los trabajos se desarrollan de acuerdo con los plazos previstos. El gobierno provincial ha invertido hasta el momento para la ejecución de la obra una suma total de \$530.789.736,96.



Ruta de acceso a la localida de Sa Pereira



Calzada de hormigón con banquina de asfalto en lote 4



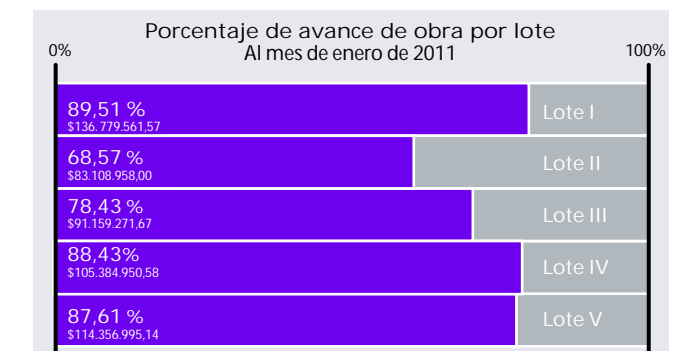
Parada de colectivos y refugio peatonal



Construcción de banquina

El avance de la obra se evidencia a lo largo de todo su recorrido en donde la colocación de la carpeta de concreto asfáltico, las tareas de hormigonado y la construcción de banquetas ya están casi finalizadas. También se ha progresado y se continúa trabajando en la rectificación de curvas sobre la ruta existente, la ejecución de dársenas para colectivos y refugios peatonales, la construcción de retornos y rotondas de acceso, la colocación de barandas metálicas de protección y la ejecución de cordones y de canteros centrales con columnas de iluminación. En cuanto a estas últimas, en el acceso a las localidades de Frank y San Jerónimo Norte ya ha sido habilitada la iluminación definitiva. Por otra parte, se encuentra avanzado el trabajo en los puentes ubicados sobre el FFCC Nuevo Central Argentino en Santo Tomé y Sa Pereira (kilómetros 6 y 60 respectivamente) así como también el que se desarrolla en el puente ubicado sobre la Auto-

Pista Rosario-Santa Fe y en el que se encuentra por encima de la RP N°32 en Frontera. En el caso del puente ubicado en Sa Pereira, este ya ha sido parcialmente habilitado durante el mes de diciembre (ver nota aparte, pág. 7) y ha quedado habilitado además el acceso a esa localidad desde la autopista. Por último se ha completado la plantación de árboles y arbustos a lo largo de toda la traza desarrollándose al momento tareas de riego y mantenimiento de las especies.



Avanzan las gestiones para el inicio de la obra vial y de

La Dirección Nacional de Vialidad y el Ministerio de Aguas, Servicios Públicos y Medio Ambiente aprobaron respectivamente la readecuación de los proyectos ejecutivos vial y de drenaje urbano que comprenden el tramo de la RN N°19 que se extiende desde el cruce con la RN N°11 hasta la rotonda de acceso a la autopista Rosario-Santa Fe. La reelaboración de -



Se están realizando las últimas gestiones para el inicio de las obras, las cuales suponen un plazo de realización que va desde los seis a los ocho meses. En lo que hace a la obra vial, esta ha sido dividida en dos tramos, el primero de los cuales comprende desde la intersección con la RN N°11 hasta el cruce con las vías del FFCC Belgrano en el km 1,5, mientras que el segundo se extiende desde allí hasta la rotonda de acceso al peaje de la Autopista Rosario-Santa Fe (km 2,45). El primer tramo, según indica el proyecto, fue diseñado para una velocidad de 40km/h y contará con cuatro carriles, dos por sentido de circulación, separados por doble línea amarilla. Cada sentido de circulación comprenderá un carril de 3,20m de ancho destinado a la circulación y otro de 2,70m para parada de colectivos, estacionamientos y giros a la izquierda en las intersecciones semaforizadas, giros que deberán realizarse por el carril derecho. Adyacente a la línea de edificación se construirán veredas de 2m de ancho. Se prevé además la ejecución de bisiendas y de señalización vertical y horizontal pertinente así como la iluminación del sector mediante

columnas y luminarias ubicadas a ambos lados de la calzada y acordes a las exigencias e importancia de una avenida urbana. El desagüe de la calzada se realizará en este tramo a través de cordones cunetas y sumideros mientras que el de las veredas se hará superficialmente a sumideros horizontales. Ambos desagües desembocarán en un colector que en algunos tramos es existente y en otros es nuevo o a reemplazar.

En lo que hace al tramo que va desde las vías del FFCC Belgrano hasta el acceso a la autopista Rosario-Santa Fe la obra comprende la realización de un carril de 3,65m a cada lado y banquetas pavimentadas de 2,50m más 1,00m de banquina de suelo sobre el lado izquierdo y 2,00m sobre el lado derecho. Al igual que en el primer tramo está contemplada la iluminación (en este caso acorde a las exigencias de una avenida suburbana), la señalización vertical y horizontal y la construcción de bisiendas, las cuales estarán separadas de la línea de edificación en al menos 2m. En el caso de este tramo el desagüe se realizará superficialmente en la calzada y a través de las cunetas rediseñadas.

desagües pluviales en el tramo urbano de Santo Tomé

bió realizarse debido a que el proyecto ejecutivo original no contemplaba la necesaria relocalización de redes de gas y líneas eléctricas para poder desarrollar la obra vial, ni las diferencias de cotas entre los desagües pluviales previstos construir en el sector y el desagüe Canal Colector Oeste de Santo Tomé para la ejecución del proyecto de drenaje urbano.

Finalmente y como consecuencia de la interferencia del gasoducto de alta presión será readecuado también el diseño de las ramas de interconexión entre la RN N°19 y la Autopista.

Desagüe Pluvial

En cuanto a la obra de desagüe pluvial se ha definido la excavación de un canal a cielo abierto paralelo a las vías del FFCC en aproximadamente 2000m entre la RN N°19 y la calle J.J. Paso; y desde allí hasta calle República de Chile, y por esta hasta desagotar en la zona del reservorio y estación de bombeo, la construcción de un conducto de hormigón de 1500m con 2,75m de base interior y 1,5 m de altura interior.

“La obra de desagües pluviales mejorará considerablemente las condiciones de drenaje pluvial de la zona, con lo cual se evitarán los anegamientos, especialmente del barrio El Chaparral, y de una amplia zona ubicada a ambos lados de la ruta”, sostuvo Pablo Cacik, autor del proyecto ejecutivo.

Se ejecutarán además obras complementarias como ser barandas de protección destinadas a evitar el traspaso de personas hacia la zona del canal, carteles de advertencia, pasos peatonales de un lado a otro en lugares específicos, sumideros, rotura y reconstrucción de pavimento, traslados de interferencias de agua potable, construcción de puentes provisorios y compuertas en el reservorio. Según manifestó el Ing. Pablo Cacik, responsable del proyecto ejecutivo, “la obra mejorará considerablemente las condiciones de drenaje pluvial de la zona, con lo cual se evitarán los anegamientos, especialmente del barrio El Chaparral, y de una amplia zona ubicada a ambos lados de la ruta”.

Monto de Inversión

Para la ejecución de los dos proyectos la provincia realizará una inversión de \$23.608.071,74 de los cuales \$13.619.034,57 corresponden a las obras viales e hidráulicas y \$9.989.037,17 a la de desagües pluviales. Es necesario aclarar que estos montos corresponden a valores básicos de contrato (septiembre de 2007), y deben ser redeterminados en base a precios actuales, lo cual representa alrededor del 55% más.

Esquema del recorrido que tendrá el desagüe pluvial



A 33 AÑOS DEL ACCIDENTE FERROVIARIO DE SA PEREIRA

Un salto hacia la seguridad vial

Durante los últimos días de diciembre quedó habilitado parcialmente el puente que cruza las vías del Ferrocarril Nuevo Central Argentino (NCA) en Sa Pereira.

El paso a distinto nivel en ese sector de la RN N°19 es indudablemente uno de los aportes más esperados y significativos de la nueva autovía. Allí, hace 33 años, el sábado 25 de febrero de 1978, ocurría un recordado accidente ferroviario que dejaba como saldo 55 muertos y varias decenas de heridos, muchos de ellos de gravedad. Eran las 7:22hs. de la mañana cuando el tren "Estrella del Norte", proveniente de San Miguel de Tucumán con 2130 pasajeros a bordo y destino a Buenos Aires, chocó contra un camión con caja y acoplado térmico, con una carga de 25.000 kg de grasa comestible y latas de corned beef, que se dirigía hacia Córdoba. El hecho fue mencionado por la prensa local y nacional como una de las más grandes catástrofes

ferroviarias de la historia Argentina. Fue además, y lo es hasta hoy, el accidente más grave ocurrido sobre la RN N°19, una de las más riesgosas del país con un promedio anual de 11 muertos y 39 heridos graves. El acento sobre la seguridad vial ha sido desde entonces puesto con mayor énfasis. La necesidad de la concreción de obras de infraestructura que aporten a la mejora de las condiciones de tránsito y circulación era un pedido de los usuarios de la ruta pero fundamentalmente una imposición de la realidad. El puente sobre las vías del Ferrocarril NCA en Sa Pereira es tal vez el símbolo de ese salto cualitativo hacia la seguridad vial que supone la construcción de la nueva Autovía.



Cruce de la RN N°19 y las vías del FFCC NCA, lugar donde 33 años antes ocurriera el trágico accidente. De fondo el nuevo puente.



Hoy el tren pasa por debajo y el tránsito por sobre el nuevo puente, ya sin riesgos de accidentes en ese sector de la Autovía.

Opinión

LA CONCRECIÓN DE UN SUEÑO

Por Oscar Giorda (*)

Como tantos vecinos de esta localidad (Sa Pereira) yo colaboré en las tareas necesarias luego del accidente. Desde la mañana y hasta la noche el trabajo fue continuo. La asistencia a los heridos y el rescate de los cuerpos se extendió incluso hasta altas horas de la noche. Si bien este fue el accidente más trágico en cuanto al número de personas que dejaron su vida en el, luego ocurrieron también en el mismo lugar otros accidentes con desenlaces fatales. En los años posteriores a la que fuera la segunda tragedia ferroviaria más grande del país, hemos pedido muchas veces que se colocaran barreras en el lugar aunque sin suerte. Afortunadamente con el paso de la autovía y la construcción del puente por encima de las vías del ferrocarril el sueño de que no ocurran más accidentes empieza a hacerse realidad.

(*)Vecino de Sa Pereira. Colaborador durante la tragedia



Vista del tren "Estrella del Norte" luego del accidente

Distintas localidades diseñan sus portales de acceso desde la Autovía

Se trata de Santo Tomé, San Jerónimo del Sauce, Sa Pereira, Josefina y Frontera. Desde la Unidad de Gestión se trabaja con estos municipios en la definición del diseño y contenido que presentarán los portales urbanos ubicados en el acceso desde la autovía, y que tendrán como objetivo mostrar al tránsito pasante los bienes y servicios que se pueden encontrar en el lugar.



La construcción de circunvalaciones en las áreas urbanas de San Jerónimo del Sauce, Sa Pereira, Josefina y Frontera y la posibilidad del desvío del tránsito hacia la autopista en Santo Tomé constituyen una medida cuyo fin último es reducir la actual tasa de accidentes y brindar mayor fluidez al tránsito evitando disminuir la velocidad máxima en estas zonas. La ejecución de los arcos circunvalares produce sin embargo dos efectos negativos indirectos, uno de los cuales es la desafectación de las trazas urbanas de la ruta en San Jerónimo del Sauce y Sa Pererira, las cuales al cambiar su rol pueden caer en desuso y por lo tanto comenzar a deteriorarse. Es por ello que el Plan de Manejo Ambiental y Social de la obra prevé como compensación a este impacto la construcción de bulevares urbanos en estos tramos de la ruta original. El otro efecto indirecto devenido de la construcción de las circunvalaciones es el que debe afrontar el sector comercial localizado sobre las

áreas urbanas de la ruta actual y que ofrece bienes y servicios para el tránsito pasante. Para mitigar esta problemática se ha dispuesto la construcción de portales urbanos ubicados en el ingreso a las mencionadas localidades desde la autovía. El diseño y contenido de los portales, orientados hacia una señalización atractiva de los paisajes, bienes y servicios que pasajeros, turistas y transportistas pueden encontrar en estos lugares, ya ha comenzado a definirse de manera conjunta entre los municipios y comunas y la Unidad de Gestión, siendo el costo de los mismos afrontado por el Gobierno de la provincia a partir de los contratos de obras suscriptos con las empresas. Con el paso del tiempo los portales pasarán seguramente a formar parte de la identidad de los sitios que representan siendo su carta de presentación para quienes disfruten del paso por la nueva autovía.