

“Estudio Socio Ambiental, Ruta Nacional N° 19

Tramo: RNN° 11 – RNN° 158”

PLAN DE MANEJO AMBIENTAL Y SOCIAL

ÍNDICE GENERAL

**Capítulo 7 – Plan de Manejo Ambiental y Social
Acápites VI**

1. PROGRAMA CIRCUNVALACIONES Y NUEVOS BOULEVARES URBANOS	2
2. OBJETIVOS	2
3. FUNDAMENTACION:	2
4. UBICACIÓN DE LOS IMPACTOS A ATENDER:	4
5. PROCEDIMIENTO:	5
6. CRONOGRAMA:	6
7. RESPONSABLE:	6
8. PRESUPUESTO:	7

1. PROGRAMA CIRCUNVALACIONES Y NUEVOS BOULEVARES URBANOS

El presente programa atiende los aspectos de la obra que hacen al abandono de la traza actual de la ruta en las circunvalaciones y las medidas de compensación a adoptar en el entorno urbano correspondiente..

2. OBJETIVOS

El objetivo general del programa es evitar la generación de un pasivo socioambiental de graves consecuencias para las pequeñas comunidades, el cual se produce a partir de la desafectación de la traza antigua con la consecuente desaparición de tránsito, disminución de la dinámica urbana, deterioro de ciertas instalaciones y equipamientos, desaparición de algunos usos, precarización del espacio público por ausencia de inversiones, abandono del mantenimiento vial y falta de aprehensión o apropiación por parte de la comunidad local del ámbito resultante.

Entre los objetivos principales se destacan:

- La compensación de los comercios vinculados al tránsito pasante que ven disminuidas sus posibilidades comerciales debido al desvío de un porcentaje significativo de su clientela habitual.
- El ordenamiento de los sitios o fragmentos del territorio destinados al emplazamiento de nuevos servicios vinculados a la autovía.
- La consolidación de un nuevo eje estructurador urbano, que genere una “nueva centralidad” con orientación a la prestación de servicios a su hinterland como centros rurales de escala microregional.

Otros objetivos de significación para la población local, son:

- Mejoramiento del paisaje urbano y de la calidad ambiental del corredor.
- Aumento de la seguridad vial y pública urbana.
- Consolidación del sistema de espacios públicos con equipamiento, mobiliario urbano y tratamiento paisajístico.

3. FUNDAMENTACION:

La ejecución de los arcos circunvalares en las comunas de Sa Pereira y San Jerónimo del Sauce, implica la desafectación de la traza antigua que las atravesaba, a cuya vera se localizan ciertos usos vinculados al tránsito pasante que son dejados de lado, pudiéndose generar situaciones de precarización o desaparición de aquellos que, por determinadas circunstancias no son capaces de reconvertirse.

Desde el punto de vista urbano, la traza desafectada cambia su rol y por diversas causas el corredor comienza a deteriorarse, cae en desuso o en el olvido y pueden convertirse en heridas urbanas que no llegan a suturarse debido a la ausencia de usos, de inversiones, de mantenimiento y de condiciones de urbanidad.

Las citadas localidades no cuentan con los recursos humanos ni económicos para revertir ese proceso de deterioro y por lo tanto no pueden sacar provecho en la práctica, de las ventajas que conceptualmente conlleva la erradicación de las vías pasantes de las áreas urbanas consolidadas. Los esperados beneficios para la comunidad local como consecuencia de la ejecución de las circunvalaciones, se pueden convertir en problemas crónicos de imposible resolución mediante la gestión e inversión local, generando desánimo y frustración en la población que percibe importantes inversiones en obras públicas en las cercanías con la ejecución de la autovía, que no redundan en ningún beneficio tangible en su comunidad, y las percibe como obras solamente destinadas a transportistas, turistas y viajeros.

Un tratamiento diferenciado amerita el aglomerado urbano San Francisco – Frontera, debido a que la traza desafectada transita por áreas ru-urbanas y suburbanas en la jurisdicción de los distritos Josefina y Frontera, en tanto que atraviesa avenidas urbanas y suburbanas en San Francisco. Esta Municipalidad cuenta con suficientes recursos (humanos, técnicos y económicos) como para encarar el mejoramiento físico y ambiental de las avenidas, las cuales recuperarán un rol importante en la estructura vial urbana.

La transformación en boulevard urbano de las trazas desafectadas de la ruta 19, en los tramos que se corresponden con la planta ocupada y consolidada de las comunas, no solo atempera los impactos negativos de las circunvalaciones, sino que genera innegables efectos positivos en varios aspectos, entre los que pueden mencionarse: funcionalidad urbana, ordenamiento de la estructura urbana, aceptabilidad del proyecto de la autovía por parte de las comunidades locales, mejoramiento de las condiciones del paisaje urbano y de la seguridad pública.

La erradicación del tránsito pasante puede provocar eventuales pérdidas de visitantes circunstanciales de la población y de clientes potenciales de algunos comercios allí localizados, razón por la cual es conveniente incorporar tanto señalética de aproximación como localizar un portal representativo, que además de simbolizar el hecho urbano, explicita la oferta local en materia de servicios turísticos, gastronómicos, recreativos, culturales y comerciales.

El portal identificador de cada localidad puede ubicarse en el empalme de la circunvalación con la principal vía de penetración, y contendrá información urbana, un elemento alegórico común a todo el corredor (que podrá instalarse una vez que todo el corredor se concrete) y un conjunto alegórico que simbolice o represente al Municipio o a la Comuna.

El ordenamiento del territorio comunal intraurbano comprendido entre el nuevo arco circunvalatorio y la planta urbana consolidada es otra medida no estructural que beneficiará a la población en su conjunto y que, conteniendo un área de servicios definida en los empalmes de la circunvalación con los nuevos accesos urbanos, destinada a albergar usos de servicios al automotor, turísticos, gastronómicos y afines, dará una respuesta parcial a aquellas actividades que deban y puedan relocalizarse como consecuencia indirecta de la realización del proyecto. De modo análogo igual previsión es dable de aplicar para el territorio San Francisco – Frontera – Josefina, con sendas áreas de servicio.

4. UBICACIÓN DE LOS IMPACTOS A ATENDER:

- San Jerónimo del Sauce



- Sa Pereira



- Josefina



- Frontera



- San Francisco



5. PROCEDIMIENTO:

En primera instancia es menester relevar los tramos a desafectar en las áreas urbanas, efectuándose un análisis de sitio cuadra a cuadra para luego elaborar el proyecto del boulevard urbano, incorporándose los siguientes elementos constitutivos: 2 calzadas de dos manos cada una, con cordón cuneta, cantero central conteniendo paños solados, paños de césped, arbolado urbano, farolas de iluminación, pergolados, bancadas y canteros para plantas, veredas soladas, contraveredas parquizadas y forestadas, cruces peatonales, dársenas para giro a la izquierda, alumbrado público, garitas o apeaderos para transporte público y señalética horizontal y vertical.

La construcción de los boulevares se incorporará al proyecto global, quedando algunos pocos componentes a cargo de las comunas, al igual que el mantenimiento durante la fase de operación del proyecto, una vez que se le transfiera la jurisdicción desde Vialidad Nacional a la Provincia y desde ésta a las Comunas de Sa Pereira y de San Jerónimo del Sauce. A título ilustrativo se ha elaborado un esquema conceptual de los citados boulevares, el cual se anexa en el apartado de planimetría (plano PC7 – 1).

Para el caso del aglomerado San Francisco – Frontera – Josefina, sólo es necesario incorporarle un tratamiento paisajístico a los tramos suburbanos y ru-urbanos, consistentes en forestación, alumbrado público y señalética.

En cada una de las localidades los componentes del portal serán los siguientes (o algunos de ellos): señalética vertical de grandes dimensiones, preferentemente translumínica, con información urbana, turística, histórica, cultural y de servicios; un hito caracterizador de la autovía en presencia de un hecho urbano; un elemento (o conjunto) alegórico (escultórico, arquitectónico, histórico, cultural o natural) que identifique el sitio y se constituya en una referencia colectiva; un stand de información turística con dársena de estacionamiento (opcional); columnas de iluminación y parquización.

Las Municipalidades y Comunas formularán una propuesta normativa del territorio intraurbano, delineando las áreas de servicio que podrán albergar usos compatibles. Tales áreas de servicio, que se localizarán en terreno libre, podrán ser expropiadas por el Gobierno Provincial y transferidas para su administración a las Municipalidades y Comunas, quienes otorgarán a los comercios detectados como afectados indirectos, la opción inicial de instalación o relocalización de sus negocios en los mismos.

6. **CRONOGRAMA:**

	Fase preinversión	Fase construcción	Fase operación
Diseño de ingenieral	Agosto /2006 a Diciembre /2006		
Construcción de las medidas		Julio /2007 a Noviembre/2009	
Mantenimiento y monitoreo			Diciembre /2009 a Octubre /2010

7. **RESPONSABLE:**

1. Dirección de Vialidad de la Provincia de Santa Fe y la Consultora de Ingeniería son responsables de la definición del alcance del proyecto y del diseño de los boulevares en Sa Pereira y en San Jerónimo del Sauce, así como la avenida de penetración a Josefina y Frontera. La Consultora Ambiental provee el diseño arquitectónico - paisajístico y lo acuerda con la Consultora de Ingeniería
2. Las Municipalidades y Comunas involucradas en la traza son responsables de instrumentar una norma de uso del suelo vacante próximo a la nueva circunvalación
3. Contratista: es responsable de la construcción de los boulevares y es responsable de la conservación y monitoreo de las obras en la fase de operación, durante el período de garantía de las obras de 12 meses de extensión.
4. Municipios y Comunas: luego de la transferencia de las obras a las Comunas, la conservación y monitoreo queda bajo su responsabilidad.

8. PRESUPUESTO:

Fuente BIRF:

Las medidas aplicadas al diseño de ingeniería, su construcción y mantenimiento y monitoreo se incluyen en el presupuesto de ingeniería. Para la construcción de los bulevares urbanos el monto de la inversión se estima en el orden de los dos millones doscientos mil pesos, según detalle subsiguiente:

CÓMPUTO Y PRESUPUESTO DE BOULEVARD CON EQUIPAMIENTO URBANO

por Tramo de 100 metros a eje de calles transversales

Item	Designación	Unidad	Cantidad	Precio Unitario	Valor del Ítem
1	VEREDAS				
	1 Acera Norte - Sur, Hº Lº ancho 2mts. Esp. 10 cm.	ml	174.00	69.00	12.006,00
2	CALZADAS				
	1 Pavimentación calzada nueva	m2	700.00	150.00	105.000,00
	2 Restauración calzada existente	m2	700.00	10.00	7.000,00
3	ESTACIONES				
	(pergolados 6 por tramo)				
	A Estación de Descanso				
	1 Solado Hormigón alisado	m2	35.00	69.00	2.415,00
	2 Solado losetas graníticas	m2	85.00	92.50	7.862,50
	2 Bancos prefabricados de Hº Aº	Unidad	12.00	181.25	2.175,00
	3 Canteros porta árboles de Hº Aº	Unidad	8.00	450.00	3.600,00
	4 Farolas (Inc. Inst. Eléctrica)	Unidad	6.00	600.00	3.600,00
	5 Bebederos (Inc. Inst. Sanitaria)	Unidad	4.00	250.00	1.000,00
	6 Pergolados Prefabricados (por módulos)	Unidad	6.00	1,750.00	10.500,00
4	BADENES - CORDÓN CUNETA				
	1 0,15 x 0,15 - 0,60 x 0,20	ml	367.50	47.80	17.566,50
	2 Badenes	m2	90.00	67.20	6.048,00
5	ILUMINACIÓN URBANA				
	1 Farolas Urbanas (Inc. Inst. Eléctrica)	Unidad	6.00	2,500.00	15.000,00
	2 Farolas ornamentales (Inc. Inst. Eléctrica)	Unidad	6.00	600.00	3.600,00
6	FORESTACIÓN				
	1 Parquización y Arbolado	lote	1.00	15,000.00	15.000,00
7	SEÑALÉTICA				
	1 Horizontal	lote	1.00	3,000.00	3.000,00
	2 Vertical	lote	1.00	4,000.00	4.000,00

TOTAL PRESUPUESTO FINAL	219.373,00
--------------------------------	-------------------

TOTAL BOULEVARES 1.000 m. (500 m. Sa Pereira / 500 m. San Jerónimo Sauce)	2.193.730,00
--	---------------------

Fuente Provincia / Municipalidades: A estimar según diseño, para incorporar a los presupuestos anuales próximos u obtener fondos de fuentes extrapresupuestarias o privadas.

ESQUEMA CONCEPTUAL DE LOS NUEVOS BOULEVARES

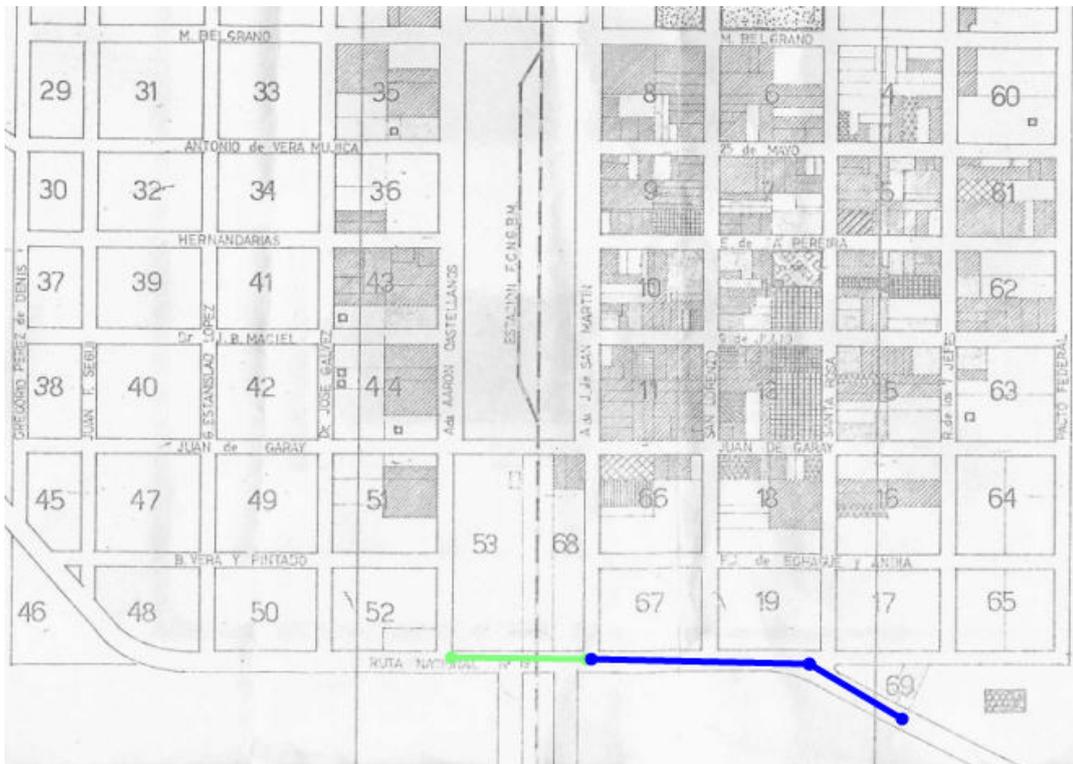
El proyecto de los boulevares se encuentra actualmente en desarrollo habiéndose realizado ya los correspondientes estudios de campo. En función de dicho proyecto se ajustaran los presupuestos para llevar a cabo la materialización de los mismos.

Se presenta a continuación el esquema conceptual de boulevares:



En los croquis siguientes se han trazado los tramos en que se prevé la transformación de la ruta desafectada en boulevard urbano. En cada uno de estos gráficos se han representado con una línea continua de color verde los tramos de aproximación a adecuar y en color azul aquellos en los que se construirá el boulevard urbano propiamente dicho.

“Estudio Socio Ambiental, Ruta Nacional N° 19, Tramo: RNN° 11 – RNN° 158”



Boulevard Sa Pereira



Boulevard San Jerónimo del Sauce

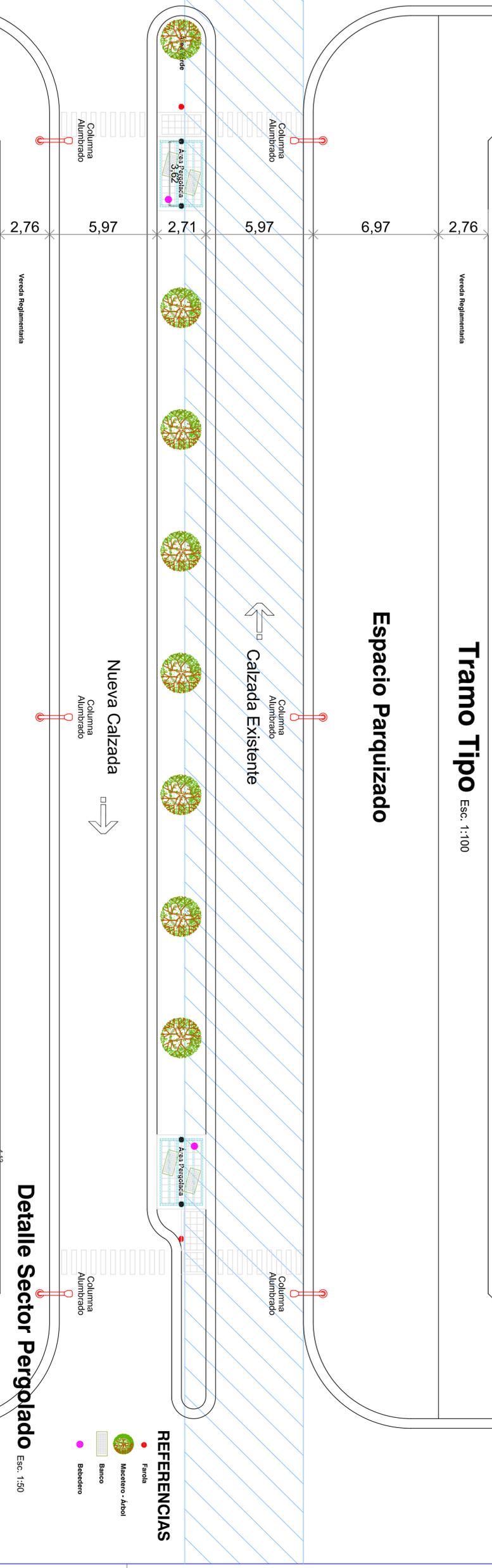


Boulevard San Jerónimo del Sauce

BULEVAR URBANO

Tramo Tipo Esc. 1:100

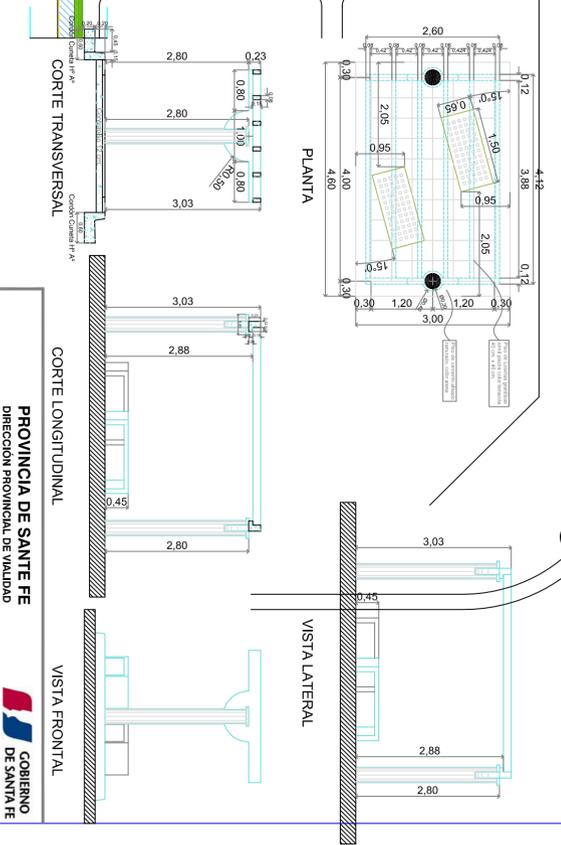
Espacio Parquizado



REFERENCIAS

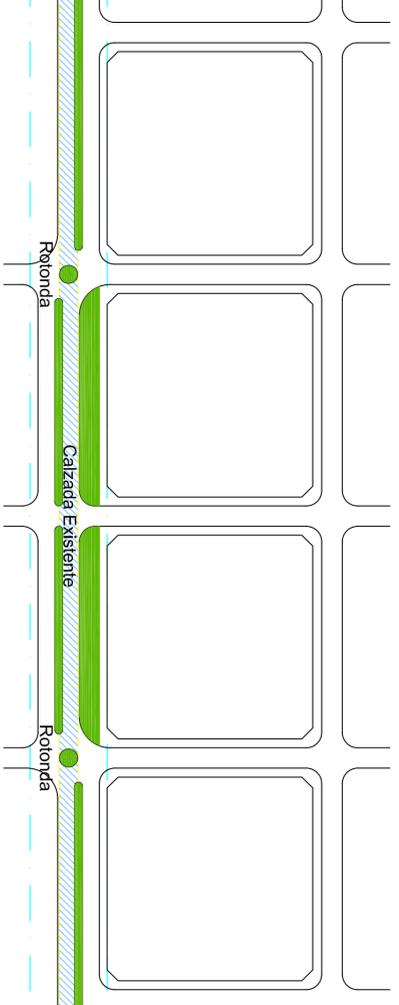
- Follis
- Muestreo - Arbol
- Banco
- Bebedero

Detalle Sector Pergolado Esc. 1:50

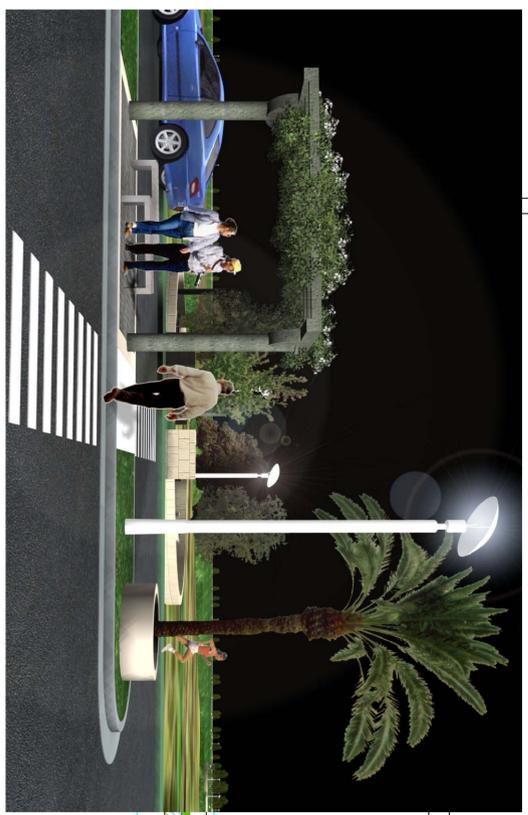


Esquema Bulevar Esc. 1:1000

Conservando calzada existente



Cruce Peatonal



PROVINCIA DE SANTE FE
 DIRECCION PROVINCIAL DE VIALIDAD
GOBIERNO DE SANTA FE

ETAPA: PLAN DE MANEJO AMBIENTAL Y SOCIAL
 PLANOS: PCT-1 - RECONVERSION EN BULEVAR URBANO DE LA TRAZA DESAFECTADA
 NOMBRE DE ARCHIVO: 76 - Boulevard - Pct1-1-R1

ESCALA: 1:1000
 FECHA: 06/03/2008