



-CONCEJO MUNICIPAL SUNCHALES-
2021- Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

El Concejo Municipal de la ciudad de Sunchales sanciona la siguiente

MINUTA DE COMUNICACIÓN Nº 874 / 2021

El Concejo Municipal de Sunchales solicita al Departamento Ejecutivo Municipal que en plazo de diez (10) días de recibida la presente, y con relación al Anillo Digital, proceda a indicar en un plano de la ciudad las intervenciones ya efectuadas o a efectuaren los accesos al ejido urbano, que no tengan colocadas o previsto colocar cámaras lectoras de patente.-

//////Dada en la Sala de Sesiones del Concejo Municipal de la ciudad de Sunchales, a los veinticuatro días del mes de febrero del año dos mil veintiuno.-

ENTRADA	
EXPEDIENTE	
FECHA	Nº
10.03.2021	11918 Den
HORA: 13:20	
CONCEJO MUNICIPAL DE SUNCHALES	

CONCEJO MUNICIPAL DE SUNCHALES
 RESPUESTA A MINUTA DE COMUNICACIÓN Nº 874/2021
 S _____ / _____ D

Ref.: Respuesta Minuta N° 874/21.-

"Plano de la ciudad con la ubicación de intervenciones efectuadas o a efectuarse"

Cada una de las intervenciones tienen distintos objetivos y motivos, como la seguridad vial, la movilidad sustentable y el mantenimiento de infraestructura vial urbana, aunque todos encuentran una razón en común: La seguridad pública integral, a través del bloqueo de penetraciones al perímetro interno de seguridad usando vías no monitoreadas. La técnica de bloqueo no será a través de montículos de tierra, sino con estructuras viales desmontables para el paso exclusivo de peatones y ciclistas.

Intervención 1: calle Entre Ríos. Instalación de estructuras viales desmontables para restringir el paso de vehículos motorizados, con elementos reflectivos.

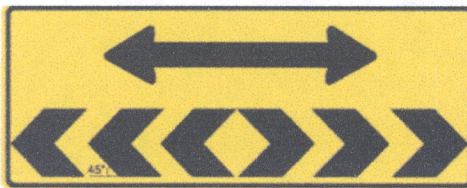
Intervención 2: calle Balbín. Se planifica la creación de un micro espacio verde sobre el puente con mejoramiento de barandas, colocación de estructuras viales desmontables y con instalación de cartelería para indicar la circulación de vehículos motorizados. En este punto se calcula un desvío de (máximo) 1000 metros hasta el ingreso de Tte. Richieri o de 2300 metros hasta Ruta Provincial 13. Cabe señalar que en este punto no hay opción posible para la instalación de ningún tipo de cámara de seguridad dada la lejanía a un Nodo de Seguridad, impidiendo la conexión a la red cerrada de fibra óptica, según listado que estipula la ordenanza 2484/2015 y el servicio licitado (2613/2016, Licitación Pública Nº 8/2016).



Referencias:

Círculo Azul =
Cámara ANPR Instalada

Círculo Rojo =
Intervención a detallar



Intervención 3: calle Francisca V. de Iñiguez (En Google Maps erróneamente indica Roque Saénz Peña) se colocarán bolardos metálicos con material reflectivo y cartelería indicativa en dos intersecciones, que hagan efectiva la peatonalización de 350 metros

lineales de la calle en cuestión. Existe aquí la alternativa de la instalación de una cámara de seguridad dada la existencia de un Nodo de Seguridad (NDS D) en Av. República Argentina y Roque Saénz Peña. Más allá de esta posibilidad, la Agencia Municipal de Seguridad Ciudadana y Vial en conjunto con el Instituto de Desarrollo Territorial prefieren tomar el camino de la peatonalización del tramo habida cuenta que:

- Esta extensión de la calle Francisca V. de Iñiguez fue ampliamente aprovechada por peatones y ciclistas como un espacio verde para realizar actividades recreativas y deportivas.

- La reducción del tránsito de particulares, maquinarias y de transporte de cargas en este sector del barrio sur trajo calma, seguridad y comodidad a los vecinos y vecinas del lugar.

- La existencia de un camino alternativo de entrada a la ciudad a pocos metros de distancia por Ruta Provincial 13 (cuya cámara lectora de patentes ya está instalada y operativa) hace prescindible esta apertura para vehículos motorizados.



Intervención 4: Nicasio Oroño y Ruta 280S. La extensión de la calle Oroño al oeste de la intersección con calle Esperanza cuenta con una conexión precaria a la ruta provincial que ha surgido espontáneamente y fue luego consolidada a pesar de que nunca contó con la registración topográfica como calle según los planos oficiales

municipales.

Se recomienda que este cruce no vuelva a ser habilitado por las siguientes razones:

-Técnicos sobre Seguridad Vial. Esta conexión se emplaza en una curva de la Ruta 280S hacia dirección norte. Una intersección en una curva de una ruta genera radios de giro irregulares porque los ángulos producto del mismo no son rectos (90°). A eso se le agrega la pendiente de la calle, que desciende desde la ruta de manera pronunciada, y al no estar al mismo nivel de la calzada de la ruta incrementa los riesgos de colisiones. Volviendo a la cuestión trigonométrica (la trigonometría es la ciencia que estudia los ángulos que producen los triángulos) en este caso particular sólo habrá un giro que tendrá un ángulo cómodo y por lo tanto será la única maniobra segura; el descenso a calle Oroño desde la ruta por mano hacia el este. El problema radica en que se ocasionan dos posibilidades de giros en ángulos cerrados, y otro en ángulo abierto pero con un punto ciego en el cruce de mano de la ruta, siendo los tres altamente peligrosos dado que la visibilidad es reducida. Los radios de giro incompatibles son: desde la ruta mano al oeste que desciende a Oroño y el giro desde Oroño para incorporarse al carril opuesto de la ruta. Para quien desde Oroño se incorpora al carril mano al oeste de la ruta, si bien no debe hacer un giro cerrado, no tiene una buena visual del carril al cual se va a incorporar. Más allá de la lógica de los argumentos, se incorpora el siguiente extracto de un Manual de Diseño para efectuar intersecciones de Carreteras en zona rural:

"(...)Ubicación:

Los factores a tener en cuenta para seleccionar o evaluar la ubicación de una intersección en un camino rural de dos o cuatro trochas son los siguientes:

Pendiente: La pendiente del camino principal es deseable que sea de 3% o menor, con un máximo aceptable de 6%. Siempre que sea posible deben evitarse las pendientes fuertes en la zona de la intersección con el objeto de facilitar las maniobras de giro y también porque, en general, los conductores no valorizan adecuadamente la capacidad de aceleración y de frenado de sus vehículos cuando la pendiente es mayor del 3%

Curvas horizontales: En lo posible no debería proyectarse una intersección en una curva del camino principal. Es recomendable que, de hacerlo, el valor del peralte en el lugar de la intersección sea del 4% o menor. (...)

(...)Ángulo de intersección: Siempre que sea posible, las intersecciones deben proyectarse con ángulos de 90 grados. Aunque esto es lo más deseable, puede sin embargo aceptarse un valor mínimo de 60 grados dependiendo de la existencia de estructuras de seguridad (como por ejemplo; semáforos o reductores de velocidad). Con ello se brinda a los conductores una adecuada visibilidad en el cruce y se les facilita su reacción(...)"

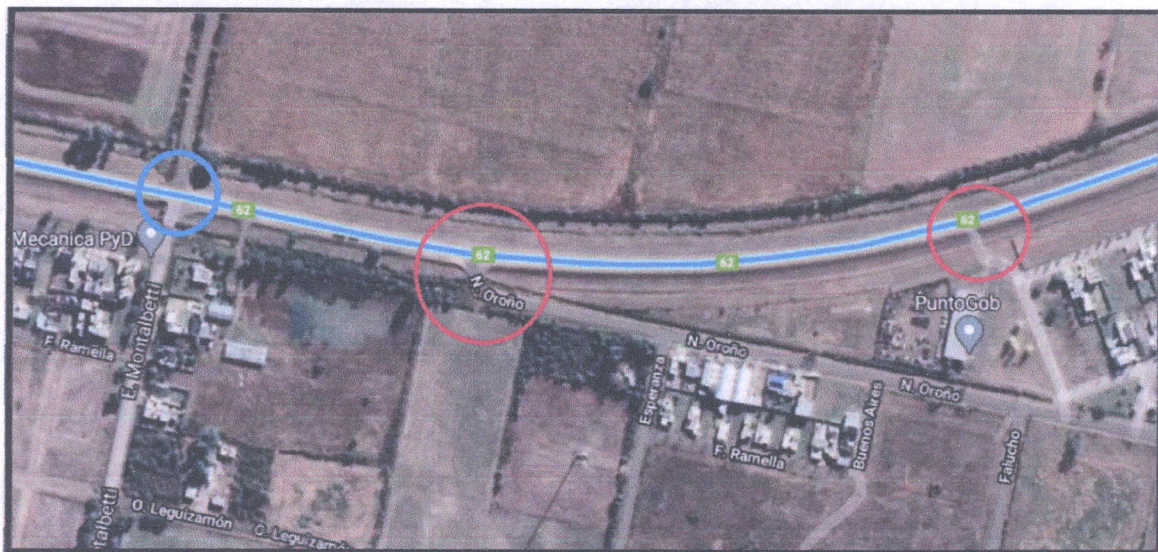
-Objetivos de Desarrollo Territorial. Se propone como objetivo a largo plazo la conexión completa de los tramos de la calle Oroño entre sí. Teniendo en cuenta que actualmente un tramo de Oroño se extiende desde su esquina con Laprida hasta Montaibetti y el otro tramo corre desde su intersección con Esperanza hasta General Paz. Entre ambos tramos existe un lote de un particular que los separa por aproximadamente 200 metros. Si este objetivo logrará concretarse, entre un acceso y

otro habría escasos metros de diferencia.

-Acuerdo verbal con Asociación Civil Bomberos Voluntarios. Dado que esta vía era parte del recorrido de emergencias para la actuación del servicio de control de incendios, se realizó un encuentro con la plana mayor del cuerpo de Bomberos Voluntarios el día miércoles 24 de febrero, en su sede social, para conocer su opinión al respecto. Producto del mismo se llegó a un consenso en cuanto a los objetivos de la intervención y en la redefinición del recorrido de la salida de emergencia. En lo inmediato, mientras las obras sobre el acceso de General Paz y Ruta 34 sigan en marcha, el nuevo recorrido comprenderá las calles Aivear, Rafaela, Leguizamón y termina en la salida por calle Montalberti. Expresaron que este nuevo trayecto no significa ningún inconveniente y les permite hacer cómodas maniobras en sectores de poco tránsito. El cuerpo de Bomberos Voluntarios efectuó un pedido de mejora de cartelería indicativa para fortificar la prohibición de estacionamiento en el cordón oeste de la calle Aivear, el cual será aplicado.

-Seguridad Pública y Sanitaria. En común al resto de las intervenciones, encuentra fundamento en la planificación integral de los caminos de acceso al perímetro interno de seguridad cuyo objetivo es no tener "puntos ciegos", que son vías no controladas.

Por todos estos motivos se resuelve, como acción más inmediata, cerrar definitivamente la intersección de Oroño con Ruta Provincial 280 para todos los vehículos motorizados con estructuras viales pertinentes y, solo en este punto, NO desmontables.

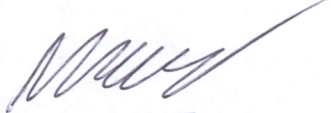


Intervención 5: Calle Bolivia.

El diseño como colector de conexión entre estaciones de servicio paralelo a la banquina de la ruta tiene cuestiones pendientes, actualmente la Subsecretaría de

Obras Públicas está en conversaciones sostenidas con la entidad concesionaria de la obra de la Ruta Nacional 34 para realizar un diseño y plan de trabajo conjunto y coordinado. A la fecha del presente informe, no presenta montículos de tierra sino un cerramiento por vallado y hay tres calles que conectan calle Bolivia con el resto de la ciudad (San Javier, Congreso y Balcarce). En el lugar existen desafíos y problemáticas como el estacionamiento incorrecto de camiones, calzada irregular y un desorden en cuanto a la forma en que se conecta la ruta con las estaciones de servicio. En razón de estos factores, esta intervención aguarda el resultado de las planificaciones, gestiones y trabajos que se efectuarán en el lugar.




OMAR MARTINEZ
Secretario de Gestión
Municipalidad de Sunchales