



TAO

ASESORÍA Y GESTIÓN AMBIENTAL
DE NATALIA FERNÁNDEZ



ANEXOS

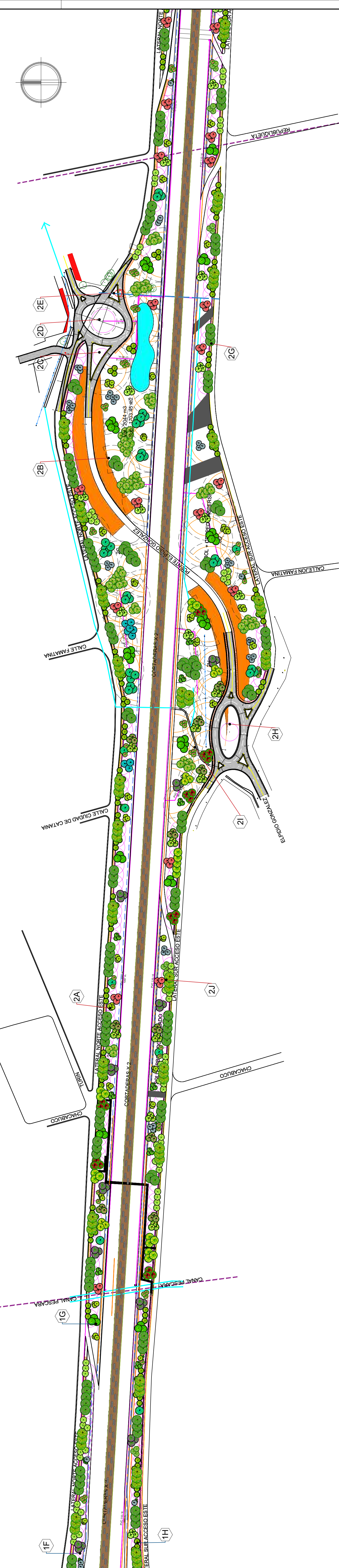
ANEXO 2: Planos Espacio Verde

ANEXO 3: Drenaje

ANEXO 4: Estudio de Tránsito

ANEXO 5: Estudio de Aceptabilidad Social

IF-2025-06918956-GDEMZA-SAYOT



ITEM	ESPECIES UTILIZADAS		
	NOMBRE CIENTIFICO	NOMBRE COMUN	CANT.
A1	Acacia visco	Acacia visco	433
A2	Cercidium pinnocox	Chafar breia	249
A3	Parkinsonia aculeata	Cere chna	302
A4	Schinus molle	Aguribay	246
A5	Acacia Stenophylla	Acacia Stenophylla	200
A6	Chilopsis linearis	Sauce del desierto	166
A7	Vitex agnus-castus	Vitex	130
A8	Bauhinia candicans	Pecurru de vaca	145
A9	Tamarix gallica	Tamarisco	246
A10	Elaeagnus angustifolia	Olivo de bohemia	124
A11	Casuarina cunninghamiana	Casuarina	288

A12	Jacaranda mimosaefolia	Jacaranda	65
A13	Peltophorum tubulum	Libra pita	44
A14	Fraxinus excelsior	Fresno donado	82
A15	Fraxinus excelsior	Fresno rojo	60
A16	Prosopis chilensis	Algarrobo blanco	142
A17	Robinia pseudoacacia	Acacia blanca	60
A18	Robinia pseudoacacia	Acacia Casque Rouge	60
A19	Albizia julibrissin	Acacia de constantrópolis	85
A20	Gleditsia triacanthos "Sunburst"	Acacia dorada	111
A21	Gleditsia triacanthos "Roby's Lace"	Acacia morada	150
A22	Eucalyptus	Eucalipto	34
TOTAL			3492
ARBUSTOS			
B1	Cortaderia seliciana	Cortadera	3144

PUNTO	TRAMO	RESERVORIO	VOL.	LADO	PRES. G.	ASPERORES		
						SUP.	U	25
1	PUENTE DE OLIVERAS PEQUEÑA	HOMERILLO NOROCCIDENTE	5480	LADO NORTE	A	13737.00	m²	26
					B	2648.00	m²	13
					C	3242.00	m²	23
					D	8633.00	m²	40
					E	5509.00	m²	11
					F	5509.00	m²	27
					G	711.00	m²	41
					H	7533.00	m²	4
					I	1240.00	m²	3
					J	925.00	m²	32
					K	5947.00	m²	3
					L	7042.00	m²	1
					LADO SUR			
					N	7104.00	m²	38
C.CENTRAL					O	6644.00	m²	56
					181.1 m²			
TOTAL						7546.00	m²	33
								230

ITEM	ESPECIES UTILIZADAS		
	NOMBRE CIENTIFICO	NOMBRE COMUN	CANT.
A1	Acacia visco	Acacia visco	433
A2	Cercidium pinnocox	Chafar breia	249
A3	Parkinsonia aculeata	Cere chna	302
A4	Schinus molle	Aguribay	246
A5	Acacia Stenophylla	Acacia Stenophylla	200
A6	Chilopsis linearis	Sauce del desierto	166
A7	Vitex agnus-castus	Vitex	130
A8	Bauhinia candicans	Pecurru de vaca	145
A9	Tamarix gallica	Tamarisco	246
A10	Elaeagnus angustifolia	Olivo de bohemia	124
A11	Casuarina cunninghamiana	Casuarina	288

ITEM	ESPECIES UTILIZADAS		
	NOMBRE CIENTIFICO	NOMBRE COMUN	CANT.
A1	Acacia visco	Acacia visco	433
A2	Cercidium pinnocox	Chafar breia	249
A3	Parkinsonia aculeata	Cere chna	302
A4	Schinus molle	Aguribay	246
A5	Acacia Stenophylla	Acacia Stenophylla	200
A6	Chilopsis linearis	Sauce del desierto	166
A7	Vitex agnus-castus	Vitex	130
A8	Bauhinia candicans	Pecurru de vaca	145
A9	Tamarix gallica	Tamarisco	246
A10	Elaeagnus angustifolia	Olivo de bohemia	124
A11	Casuarina cunninghamiana	Casuarina	288

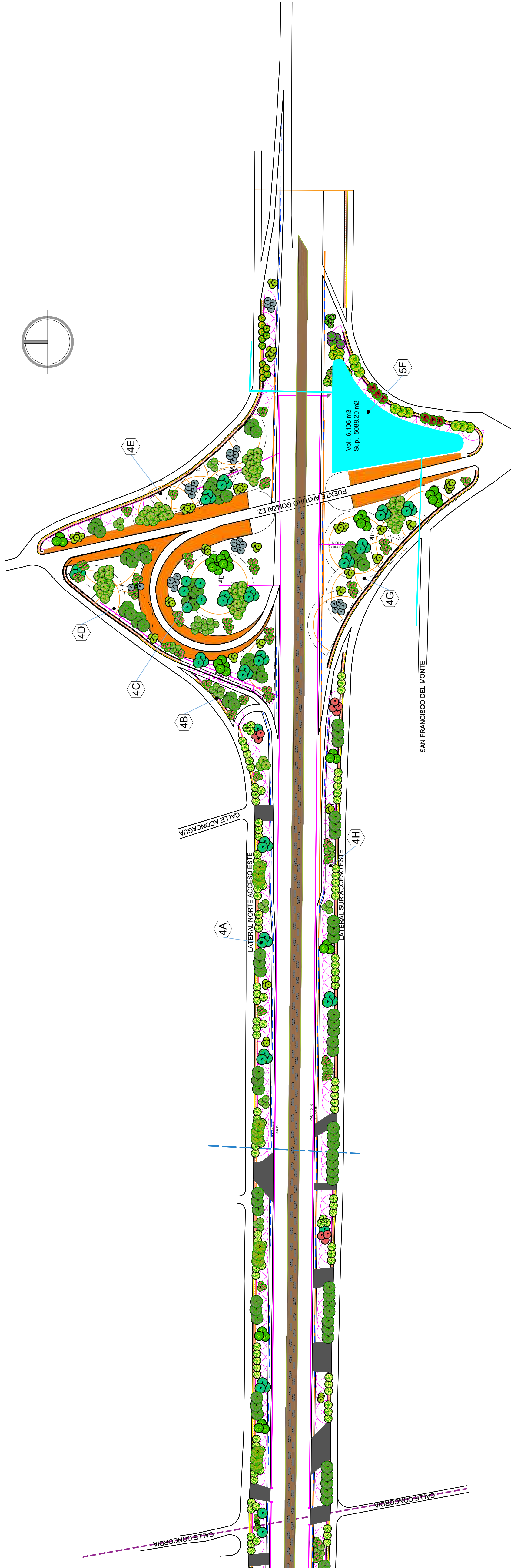
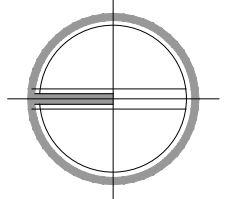
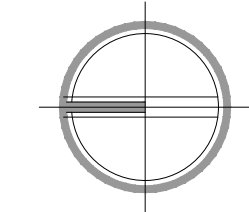
ITEM	ESPECIES UTILIZADAS		
	NOMBRE CIENTIFICO	NOMBRE COMUN	CANT.
A1	Acacia visco	Acacia visco	433
A2	Cercidium pinnocox	Chafar breia	249
A3	Parkinsonia aculeata	Cere chna	302
A4	Schinus molle	Aguribay	246
A5	Acacia Stenophylla	Acacia Stenophylla	200
A6	Chilopsis linearis	Sauce del desierto	166
A7	Vitex agnus-castus	Vitex	130
A8	Bauhinia candicans	Pecurru de vaca	145
A9	Tamarix gallica	Tamarisco	246
A10	Elaeagnus angustifolia	Olivo de bohemia	124
A11	Casuarina cunninghamiana	Casuarina	288

ITEM	ESPECIES UTILIZADAS		
	NOMBRE CIENTIFICO	NOMBRE COMUN	CANT.
A1	Acacia visco	Acacia visco	433
A2	Cercidium pinnocox	Chafar breia	249
A3	Parkinsonia aculeata	Cere chna	302
A4	Schinus molle	Aguribay	246
A5	Acacia Stenophylla	Acacia Stenophylla	200
A6	Chilopsis linearis	Sauce del desierto	166
A7	Vitex agnus-castus	Vitex	130
A8	Bauhinia candicans	Pecurru de vaca	145
A9	Tamarix gallica	Tamarisco	246
A10	Elaeagnus angustifolia	Olivo de bohemia	124
A11	Casuarina cunninghamiana	Casuarina	288

ITEM	ESPECIES UTILIZADAS		
	NOMBRE CIENTIFICO	NOMBRE COMUN	CANT.
A1	Acacia visco	Acacia visco	433
A2	Cercidium pinnocox	Chafar breia	249
A3	Parkinsonia aculeata	Cere chna	302
A4	Schinus molle	Aguribay	246
A5	Acacia Stenophylla	Acacia Stenophylla	200
A6	Chilopsis linearis	Sauce del desierto	166
A7	Vitex agnus-castus	Vitex	130
A8	Bauhinia candicans	Pecurru de vaca	145
A9	Tamarix gallica	Tamarisco	246
A10	Elaeagnus angustifolia	Olivo de bohemia	124
A11	Casuarina cunninghamiana	Casuarina	288

ITEM	ESPECIES UTILIZADAS		
	NOMBRE CIENTIFICO	NOMBRE COMUN	CANT.
A1	Acacia visco	Acacia visco	433
A2	Cercidium pinnocox	Chafar breia	249
A3	Parkinsonia aculeata	Cere chna	302
A4	Schinus molle	Aguribay	246
A5	Acacia Stenophylla	Acacia Stenophylla	200
A6	Chilopsis linearis	Sauce del desierto	166
A7	Vitex agnus-castus	Vitex	130
A8	Bauhinia candicans	Pecurru de vaca	145
A9	Tamarix gallica	Tamarisco	246
A10	Elaeagnus angustifolia	Olivo de bohemia	124
A11	Casuarina cunninghamiana	Casuarina	288

Esc. 1:2000 0 50 100 150 200 250m



ESPECIES UTILIZADAS			
ITEM	NOMBRE CIENTIFICO	NOMBRE COMUN	CANT.
	ARBOLES		
	A1	Acacia vici	433
	A2	Cercidium pinnex	249
	A3	Parkinsonia aculeata	302
	A4	Schinus molle	246
	A5	Acacia Stenophylla	200
	A6	Chilopsis linearis	166
	A7	Vitex agnus-castus	130
	A8	Bauhinia candicans	145
	A9	Tamarix gallica	246
	A10	Elaeagnus angustifolia	124
	ARBUSTOS		
	A11	Casuarina cunninghamiana	288

A12	Jacaranda mimosa	Jacaranda	65
A13	Petiolethrum tubum	Libra pita	44
A14	Fraxinus excelsior	Fresno dorado	82
A15	Fraxinus excelsior	Fresno rojo	60
A16	Prosopis chilensis	Algarrobo blanco	142
A17	Robinia pseudoacacia	Acacia blanca	60
A18	Robinia pseudoacacia	Acacia Casque Rouge	60
A19	Albizia julibrissin	Acacia de constantrópolis	65
A20	Gleditsia triacanthos "Sunburst"	Acacia dorada	111
A21	Gleditsia triacanthos "Roby's Lace"	Acacia morada	150
A22	Eucalyptus	Eucalipto	34
TOTAL			3492
ARBUSTOS			
B1	Cortaderia seliana	Conadara	3144

TRAMO	RESERVOIR	VOL.	LADO	DES. G.	SUP.	U.	ASPIRADORES
1	PUENTE DE OLIVERAS COLUMBIA PESQUERA	5480	LADO NORTE	A	13770.00	m²	25
				B	2546.00	m²	22
				C	3242.00	m²	40
				D	8633.00	m²	11
				E	5259.00	m²	27
				F	5097.00	m²	41
				G	711.00	m²	4
				H	7533.00	m²	3
				I	1240.00	m²	3
				J	5925.00	m²	1
				K	5947.00	m²	7
LADO SUR							

2	PESQUERA- CALLE REPUBLICANA	LADO NORTE	A	18138.00	12	64		
			B	10460.00	15	19		
			C	345.00	m²	1		
			D	13882.00	m²	1		
			E	9000	m²	8		
			G	15180.00	m²	8		
			H	97700	m²	14		
			I	10980.00	m²	14		
			J	6200.00	m²	36		
			C.GENERAL			1258.5 m.		
			TOTAL			164		
3	CALLE REPUBLICANA- CALLE CONCORDIA	LADO NORTE	A	7996.00	m²	52		
			B	1554.00	m²	8		
			C	3525.00	m²	9		
			D	1780.00	m²	1		
			E	10152.00	m²	7		
			F	8657.00	m²	14		
			G	67.00	m²	1		
			H	2797.00	m²	1		
			I	2922.00	m²	1		
			J	58.00	m²	1		
			K	14112.00	m²	8		
C.GENERAL			1501.1 m.					
TOTAL			167					

4	CALLE CONCORDIA-ARTURO GONZALEZ	LADO SUR	A	8641.00	17	0
			B	698.00	1	5
			C	6514.00	1	1
			D	6626.00	4	7
			E	6248.00	6	20
			F	3065.00	6	16
			G	7450.00	6	99
			H	8752.00	1	1
			TOTAL			115.2 m
			TOTAL			142
			TOTAL			794

TUBERIAS RIEGO	1	NOR ESTE	525
		NOR OESTE	803
		SUR ESTE	565
	2	NOR OESTE	1320
		NOR ESTE	513
		SUR ESTE	1097
	3	NOR OESTE	286
		SUR OESTE	1245
		NOR ESTE	511
	4	NOR OESTE	864
		SUR OESTE	487
		SUR ESTE	930
NOR OESTE		996	
TOTAL			977
			11119

REFERENCIAS	
TRAMO TUBERIA RIEGO	
CESFED	
TALUD	
ASPIRSOR 30 m.	
ASPIRSOR 25 m.	
ASPIRSOR 13 m.	
ASPIRSOR 10 m.	

Escala: 1:2000

0 50 100 150 200 250m

Estudio de Drenajes Urbanos

Municipalidad de Guaymallén – Etapa 3



**Proyecto de Drenaje de la Ampliación de la Ruta Nacional
Nº7, del Municipio de Guaymallén**

INTRODUCCIÓN

• Concepto

Proyecto de Drenaje de Tercer trocha de la Ruta N° 7

Estado de avance

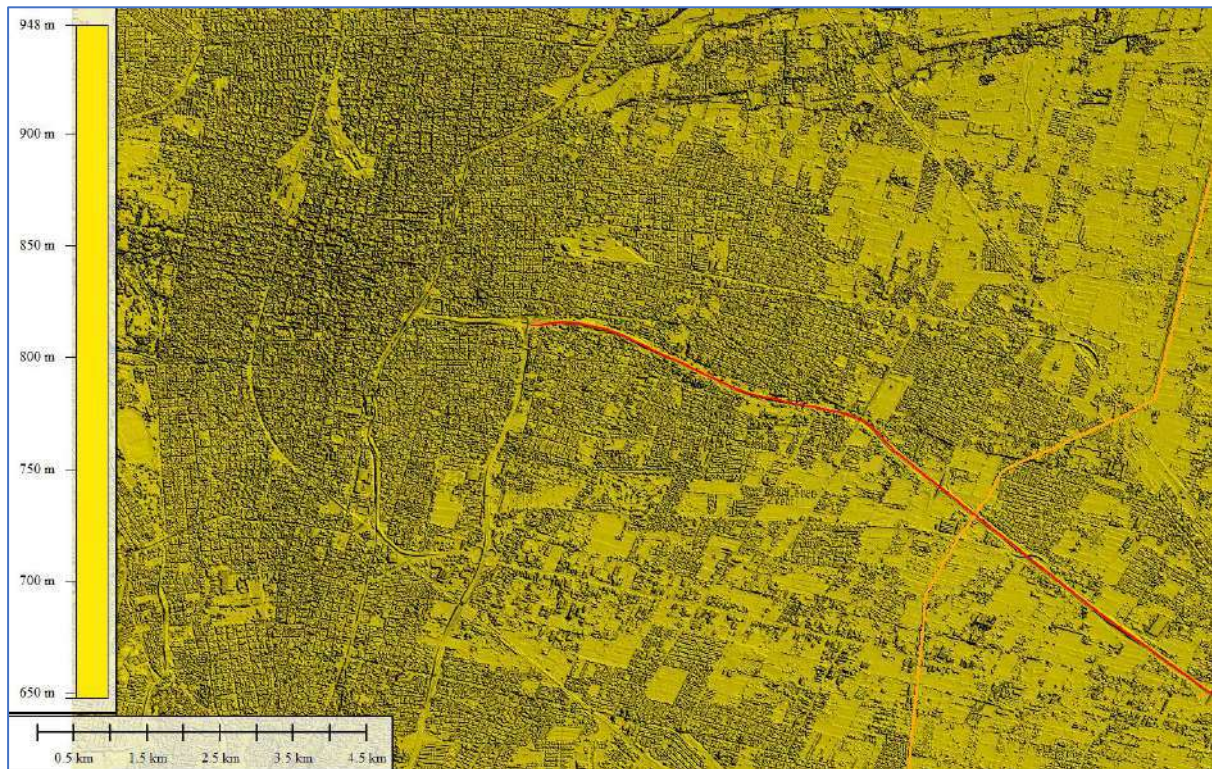
Se realizó un estudio de situación de la traza a intervenir, desde Calles Houssay-Rosario, hasta Calle Arturo Gonzalez de Rodeo de la Cruz, Guaymallén. Desde el punto de vista hidráulico-hidrológico, la ruta es una condición de borde que obstaculiza los escurrimientos que provienen desde el sur, y que escurren según la pendiente general de suroeste-noreste.

Ante esta situación, se analizó la situación previendo los cruces necesarios para drenar la zona.

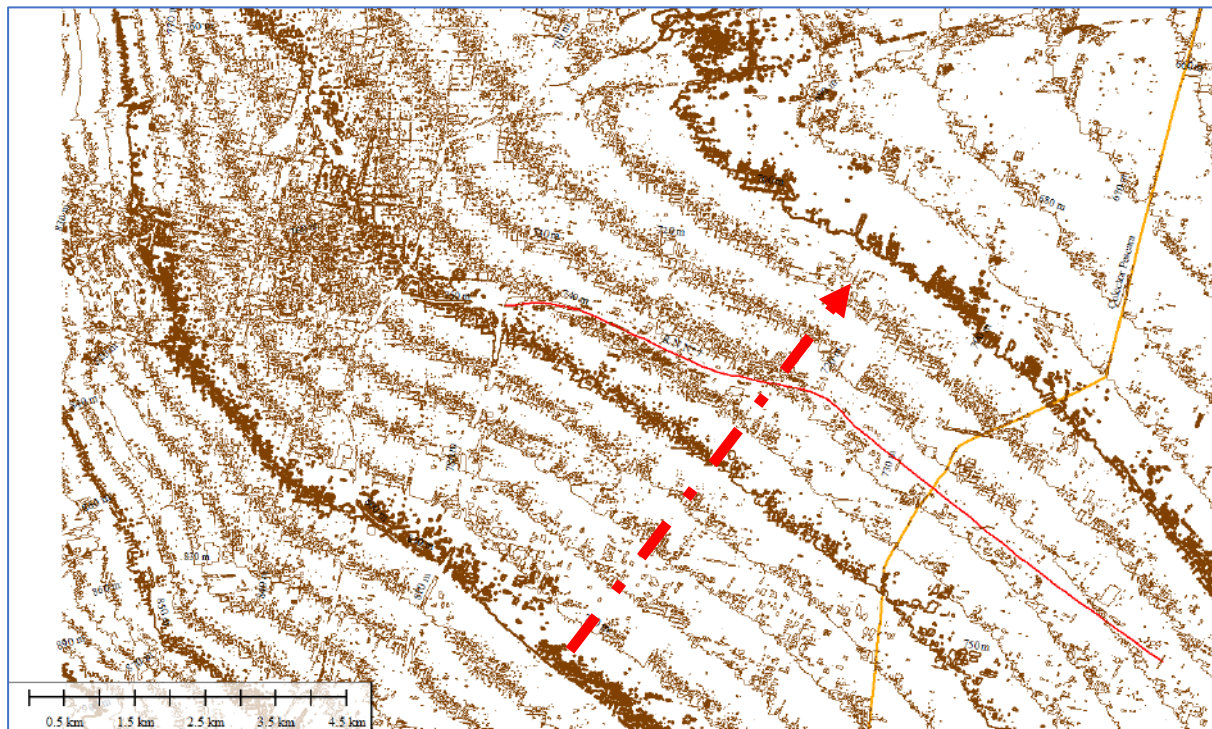


• Topografía

Se contó con topografía tanto de la traza de la Ruta, como de la zona de influencia, de varias fuentes como se muestran a continuación. Entre ellas, se contó con MDE del IGN de 5 m, que se muestra a continuación, donde se aprecia la R N N° 7 en línea color rojo.



Con ese MDE, se obtuvo curvas de nivel cada 5m, donde se observa la pendiente general (en línea punteada) que es de suroeste-noreste y que será la condición que se mantendrá en el diseño de drenajes.



También se contó con topografía específica para la calzada en la zona a intervenir.

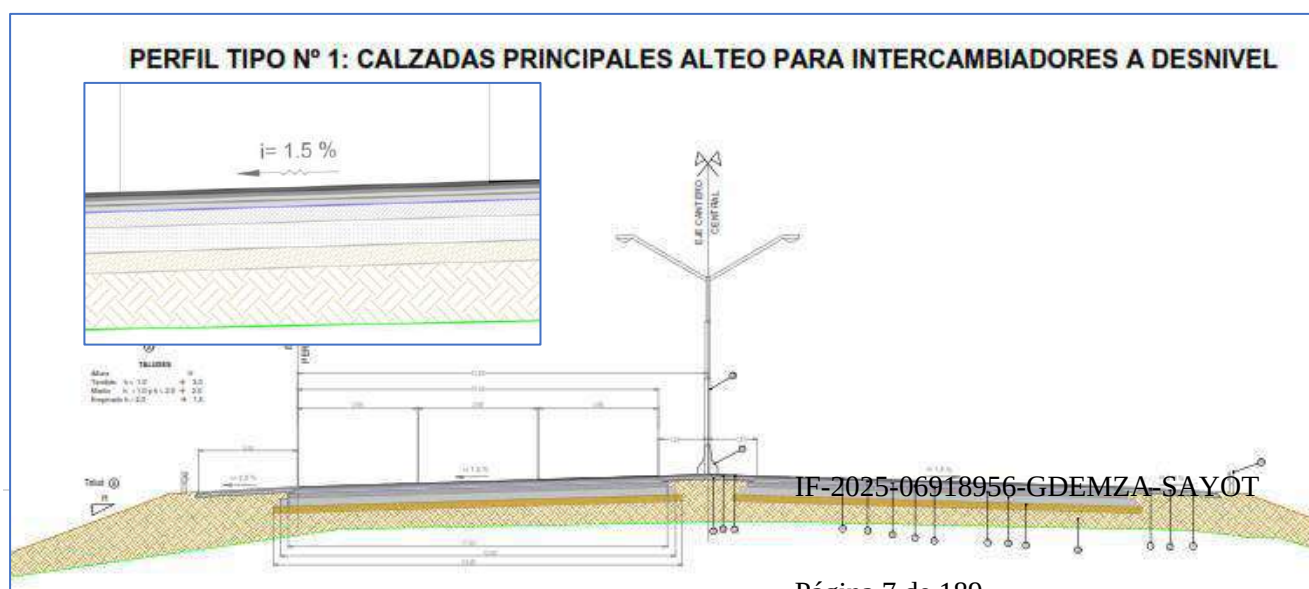


Hidrología

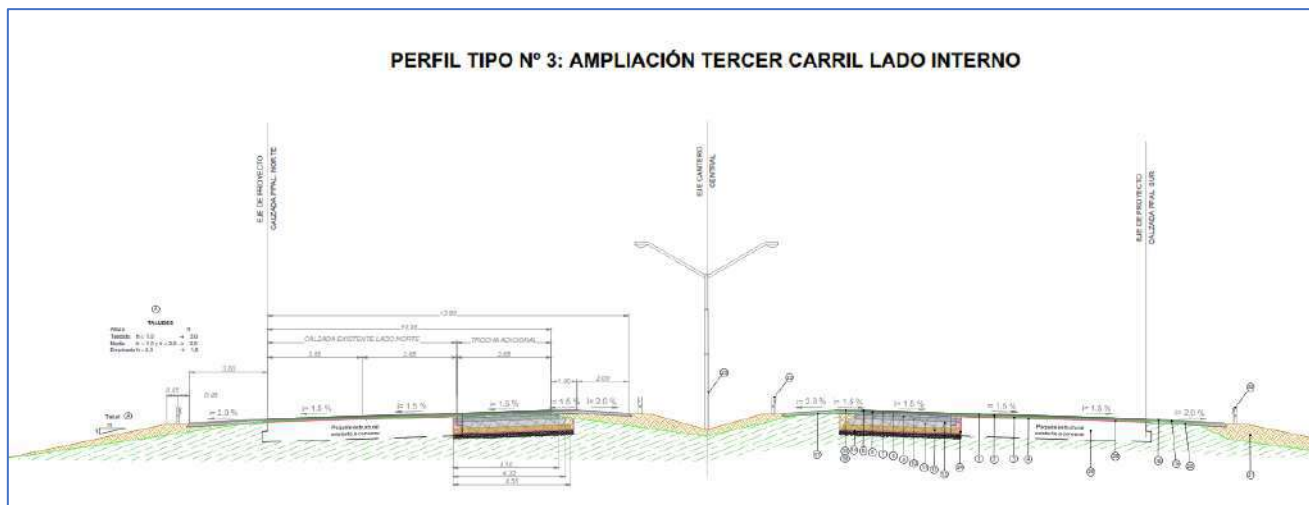
Cuenca interna

La cuenca propia de la Ruta, es la zona donde de calzada, donde se produce el escurrimiento y que por seguridad se diseñó, de modo que el agua escurra rápidamente fuera de la misma hacia las banquetas, por lo que principalmente tiene una pendiente del 1.5 % del centro de calzada hacia la banquina, mayor que la pendiente longitudinal de la Ruta que en promedio posee el 0.63%.

En caso que no haya cantero central, el esquema es:

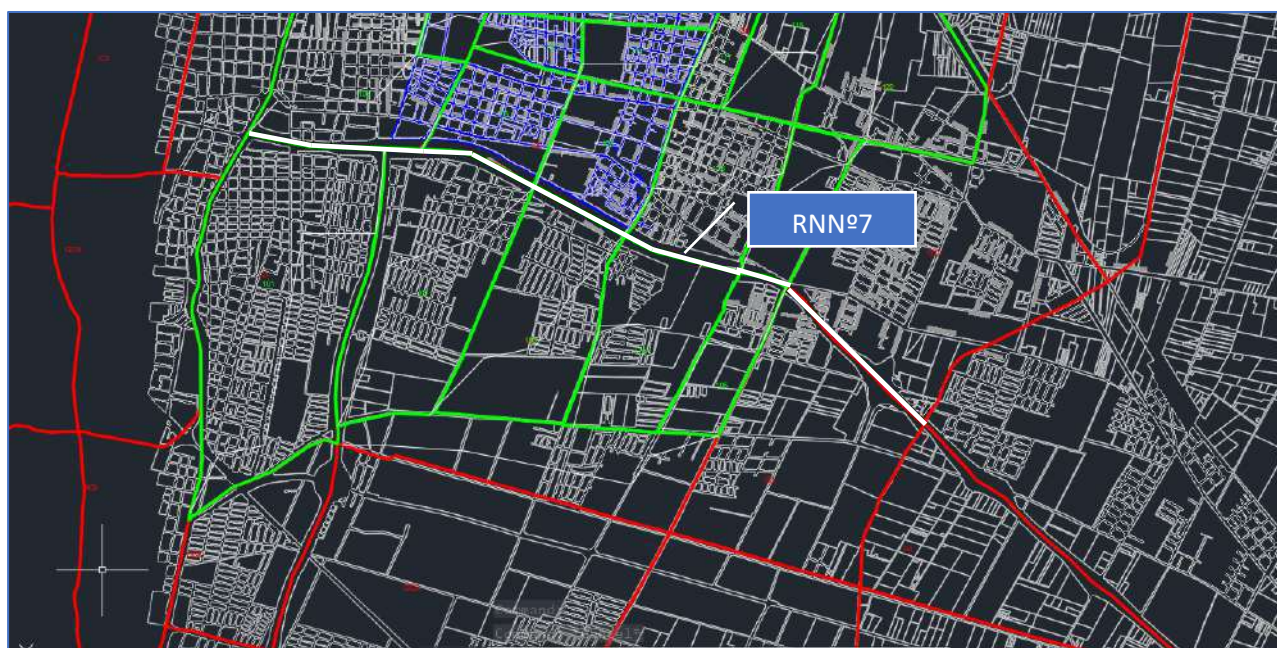


En caso de cantero central, el escurrimiento de la calzada es igual o sea hacia afuera de la zona de calzada y respecto al cantero central solo recibe los escurrimientos de la banquina adyacente, por lo que el volumen de escurrimiento es escaso y será retenido en el cantero.

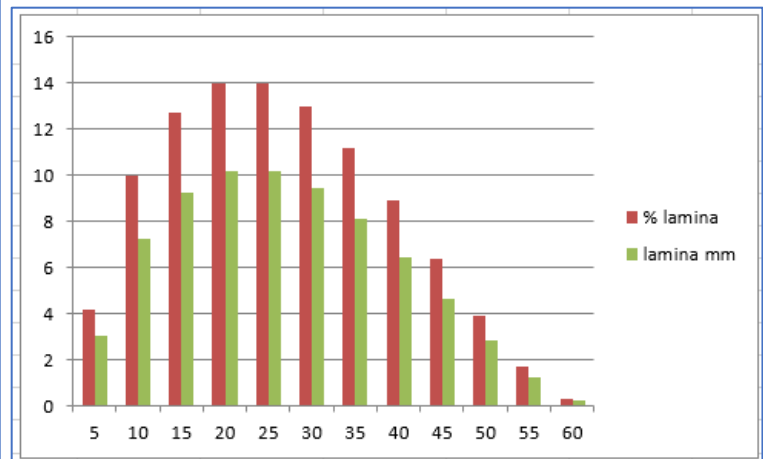


Cuencas Externas

Las cuencas externas y la hidrología en general, se tomaron del Estudio "Estudio Integral del Cacique Guaymallén" de DGI- FAO de 2014, que es el mismo que se consideró en el Proyecto de Drenajes Urbanos I y II, del Municipio de Guaymallén, cuyas cuencas se muestran a continuación.



Precipitación adoptada		
Tiempo (min)	% lamina	lamina mm
5	4.2	3.05
10	10	7.27
15	12.7	9.23
20	14	10.18
25	14	10.18
30	13	9.45
35	11.2	8.14
40	8.9	6.47
45	6.4	4.65
50	3.9	2.84
55	1.7	1.24
60	0.3	0.22



Modelo Matemático para obtener la escorrentía

El **modelo HEC-HMS** (Hydrologic Engineering Center-Hydrologic Modeling System) es un software ampliamente utilizado para la simulación de procesos hidrológicos en cuencas dendríticas. Fue desarrollado por el Centro de Ingeniería Hidrológica del Cuerpo de Ingenieros de la Armada de los Estados Unidos. A continuación, se describe su estructura y funcionalidad:

Componentes del Modelo

1. **Modelo de la Cuenca:** Este componente incluye todos los parámetros físicos de la cuenca, como las conexiones y parámetros de escorrentía. Se divide en subcuencas para calcular el hidrograma de escorrentía directa en cada una y su propagación a través de la red de cauces.
2. **Modelo Meteorológico:** Incluye la precipitación (lluvia o nieve) y la evapotranspiración. Permite varios métodos para representar la precipitación, como el uso de datos de radar o satélite.
3. **Especificaciones de Control:** Estas definen cuándo comienzan y terminan las simulaciones, así como el intervalo de tiempo utilizado.
4. **Datos de Entrada:** Incluyen información sobre la topografía, uso del suelo, y datos climáticos.

Procesos Hidrológicos Simulados

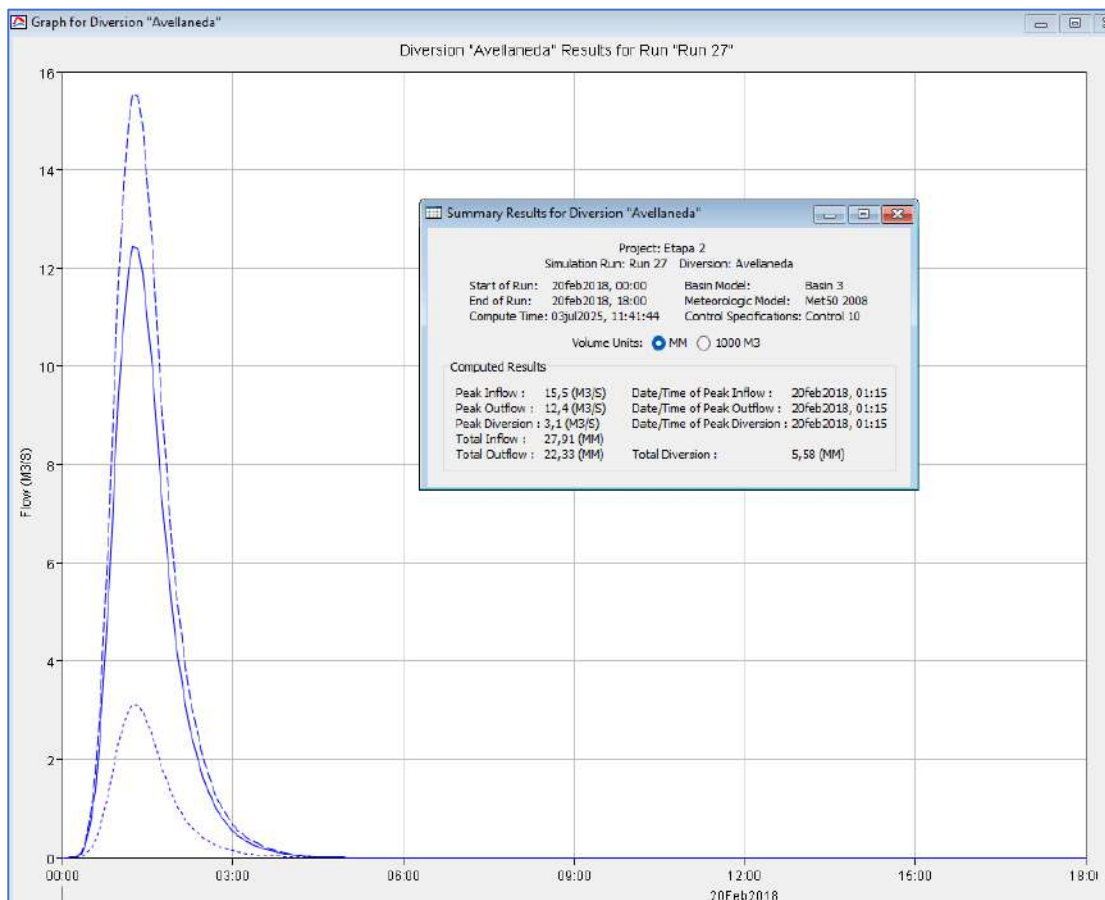
- **Intercepción de la vegetación (Canopy Interception):** Simula el agua interceptada por la vegetación.
- **Depresiones superficiales (Surface Depression):** Describe el agua retenida en depresiones del terreno.

- **Escorrentía superficial y subterránea:** Calcula el flujo de agua sobre y bajo la superficie del terreno.

Aplicaciones del Modelo

El HEC-HMS se utiliza en estudios de disponibilidad de agua, drenaje urbano, pronósticos de flujo, futuras urbanizaciones, y reducción del daño por inundaciones. Es especialmente útil para la simulación de avenidas y crecidas, siendo ampliamente aceptado por consultorías y administraciones para la elaboración de estudios hidrológicos y de inundabilidad.

Con todo lo anterior, la modelación hidrológica arrojó valor pico de crecida para un TR de 50 años, para la Calle Avellaneda, un caudal de salida de 12.4 m³/s.



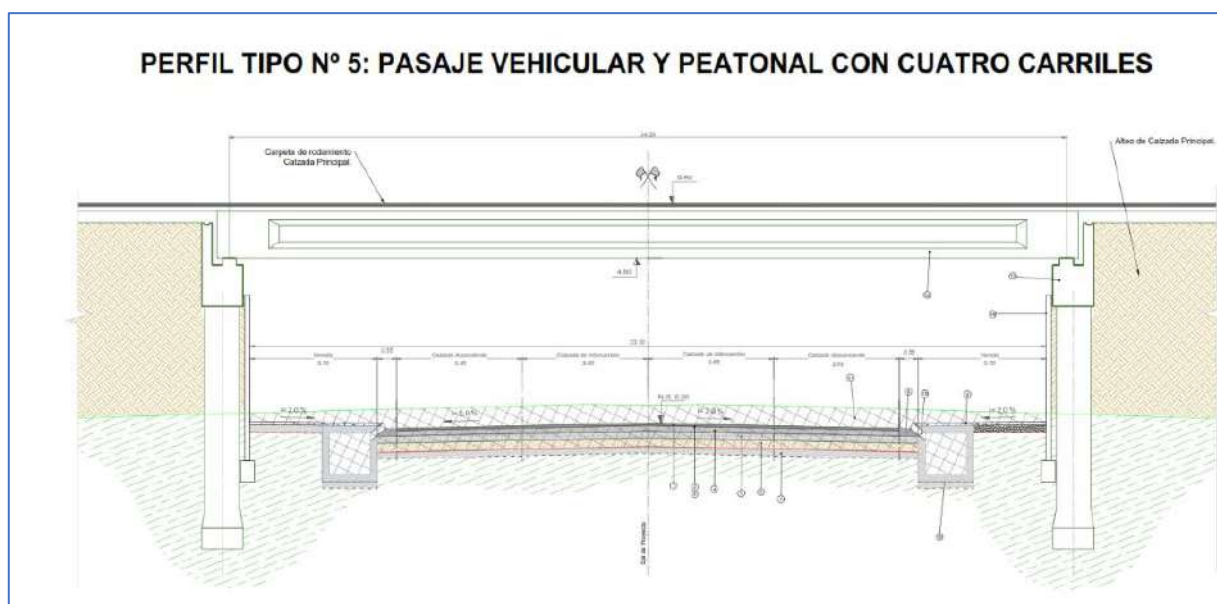
Tomando como cuenca la cuenca 103, con 2.25 km², y un numero de curva igual a 89, que corresponde a áreas con 85% de zonas impermeables, valor muy conservador, ya que existen zonas con grandes espacios verdes, que posibilitan la infiltración.

Obras

1. Se realizarán tres nuevos cruces de nivel, Calle Rosario, Calle Avellaneda y Calle Urquiza, en ellos se realizarán canales paralelos a las calzadas, más nuevos canales en Calle Arenales, con lo que conforman cuatro cruces hidráulicos.



Siendo el perfil transversal de los Cruces bajo la RNNº7, el siguiente:

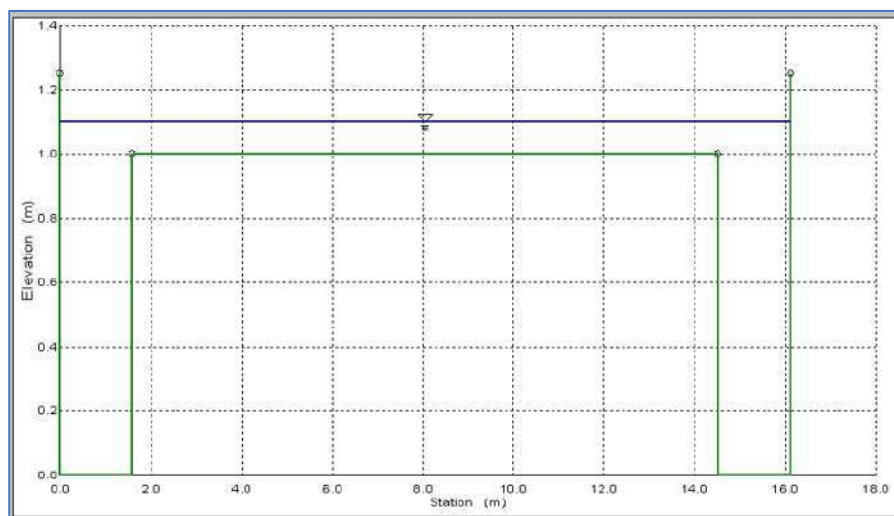


Tomando el valor pico de 12.4 m³/s del Avellaneda como valor de referencia, los canales de los distintos cruces tendrán una sección de 1.60 por 1.00 m y considerando dos canales iguales, cuya verificación que se muestra a continuación, se tendría una capacidad total de escurrimiento de 13.32 m³/s, superior al caudal pico para 50 años de recurrencia.

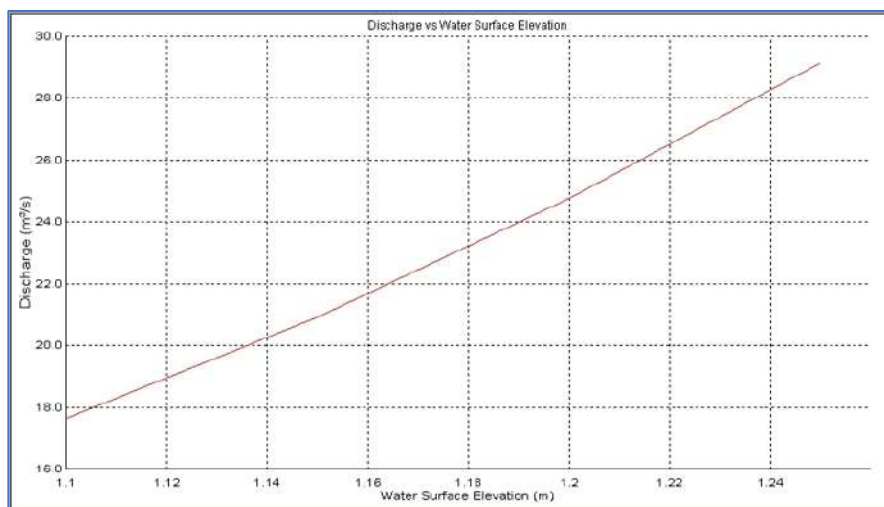
La longitud total para los cuatro drenajes se toma de 35.00 m por ancho de calzadas promedio según planos, por 8 drenajes, eso es 280.00 m.

Otro aspecto considerado, es modelar la calle en el cruce como Calle Canal, en caso de que sean superados los canales laterales. En este caso se tomó como hipótesis, que por la calle escurría un tirante de solo 0.10 m y se verificó el caudal de escurrimiento, obteniendo que el caudal asciende a 17.64 m³/s, caudal mayor que lo requerido y con un tirante que no afecta ni a vehículos, ni a potenciales peatones.

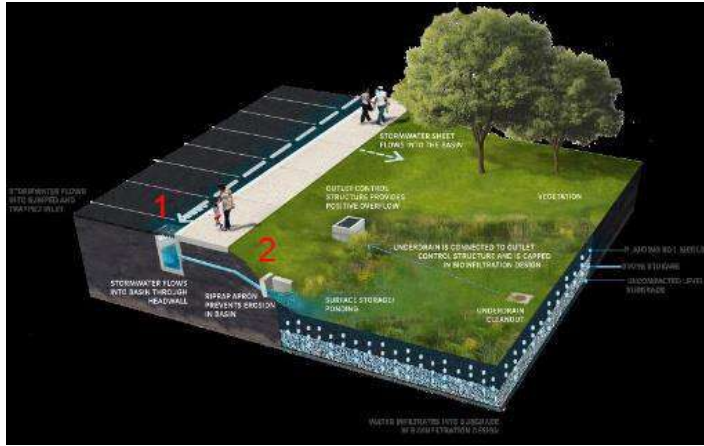
A continuación, se muestra la sección total modelada, tomando para H^0 un coeficiente de rugosidad de 0.014 y para la calzada de asfalto, un coeficiente de 0.012, que es un coeficiente conservador.



Se realizó también, una sensibilización del modelo, para ver como varia el caudal con el tirante de agua y se observa que para 0.14 m de tirante o sea no se alcanza la acera peatonal, tenemos más de 20 m³/s de capacidad, un valor mucho mayor que lo necesario.



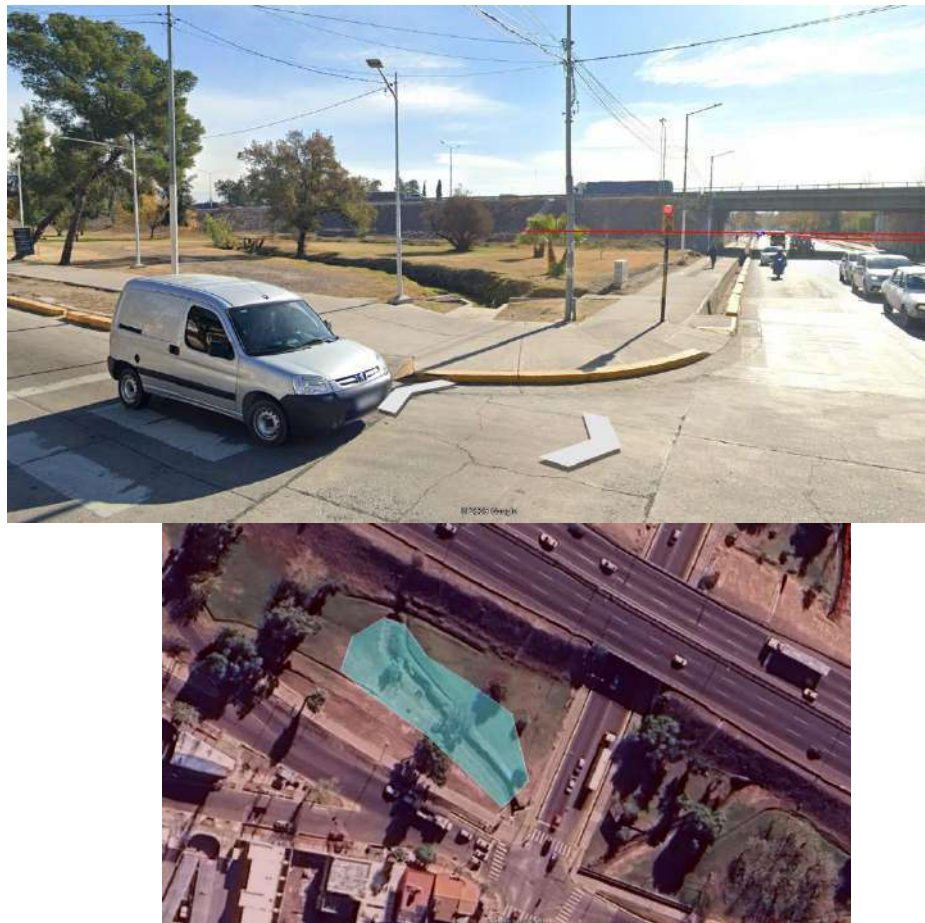
2. Drenajes transversales: existen drenajes transversales de 600 mm de diámetro que deben ser reconstruidos, porque poseen mal estado de conservación y de difícil mantenimiento, por lo que se redimensionarán a 1.50 m por 1.50 m, para su mejor conservación. Para los drenajes, visto que muchos están obturados se toma un total de 300.00 m.
3. Lagunas de retención: se construirán lagunas de retención en los espacios verdes, de modo de retener y laminar el pico del hidrograma de crecidas.



Las lagunas de retención, se realizarán mediante excavación hasta una profundidad que dependerá de cada caso conforme a la topografía particular, sin exceder 1.50 m. Los bordes laterales serán en talud 1.5 horizontal por 1 vertical y la geomembrana, se colocará cubriendo el 50 % de la superficie, dejando la parte central para que produzca infiltración de las aguas, protegiendo los taludes laterales de modo de no afectar la Ruta ni las colectoras.

Se realizarán lagunas de retención en:

1- Estrada- Sarmiento



Superficie: 1.432 m²

Volumen: 2.220 m³

Sup geomembrana 50% = 716 m²

2- Carril Tirasso



Superficie: 3.613 m²

Volumen: 5.420 m³

Sup geomembrana: 1.800 m²

3-Carril Ponce



Superficie: 1.576 m²

Volumen: 2.364 m³

Sup geomembrana 50%=788 m²

4-Calle Arturo Gonzalez



Superficie: 2.335 m²

Volumen: 3.500 m³

Sup geomembrana 50 % = 1.167,5 m²

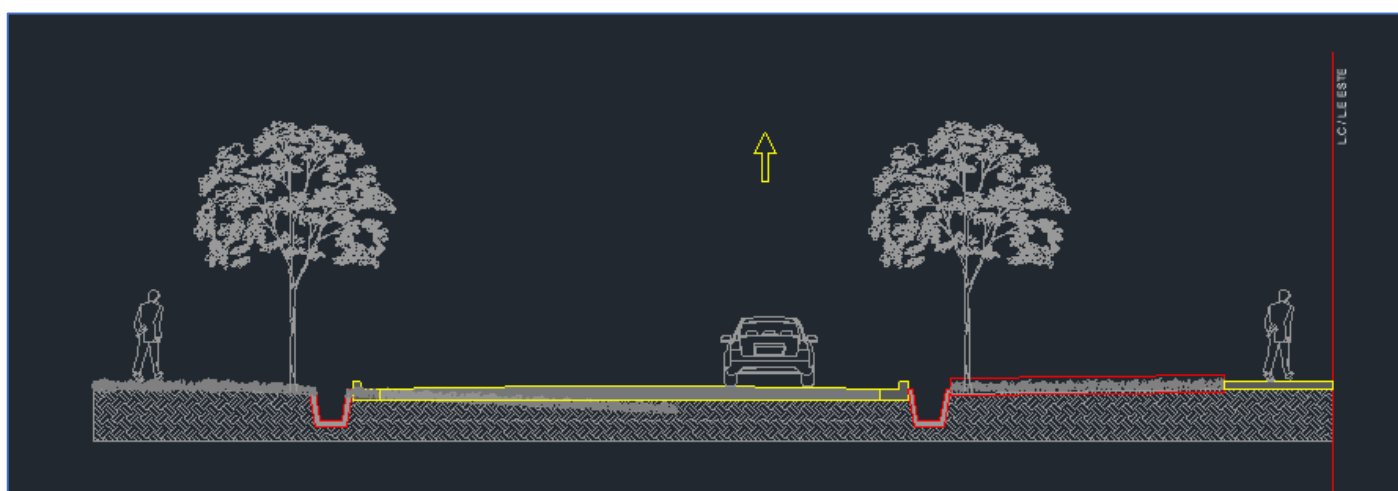
Dimensiones totales de las lagunas

Volumen total a excavar: 13.504 m³

Superficie total de geomembrana: 4.471.5 m²

4. Construir cunetas normales de 0.6m por 0.6 m en Calle Lateral Sur de la RNNº7

Se construirán cunetas normales de 0.60 m por 0.60 m, en Calle Lateral Sur, en banquina norte, de modo de colectar el agua pluvial que discurre por la Lateral, de modo de volcarla en los canales a realizar en los cruces que se materializarán en la Ruta 7.



5. Un punto crítico es la zona de Calle La Purísima, donde hay una depresión y se inunda la calle, por lo cual se evalúa un sistema de infiltración.



Solución mediante pozos de infiltración

La Cuenca de aporte es el tramo de la Ruta, que forma una zona deprimida, la misma posee una longitud 400.00 m, con un ancho de calzada de 30.00m, lo que representa una superficie de 12.000 m², o lo que es lo mismo 0.08 ha.

Si usamos el método Racional, ya que es una zona de escasa superficie, el caudal de lluvia generado por una precipitación de 72.7 mm/h (lo que representa un TR 50 años), es de:

$$\text{Caudal} = 0.9 * 1.2 \text{ ha} * 72.7 \text{ mm/h} / 360 = 0.22 \text{ m}^3/\text{s}$$

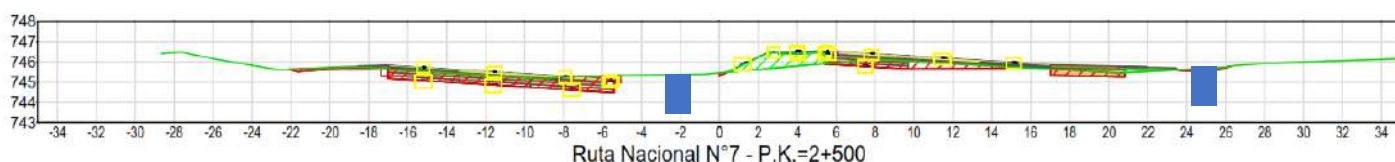
Entonces el volumen de lluvia para una precipitación de una hora, que es lo que estadísticamente considera el INA para Mendoza, es de:

$$\text{Volumen} = 0.22 \text{ m}^3/\text{s} * 3600 \text{ s} = 792 \text{ m}^3$$

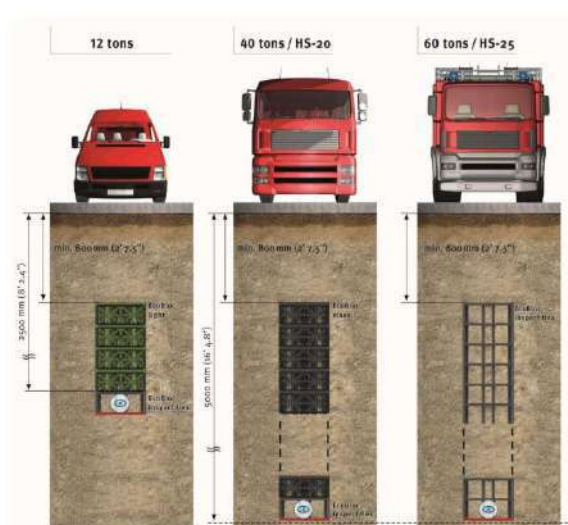
Ahora bien, el pozo de infiltración, se materializa con un sistema tipo Ecoblock o similar, que posee unas dimensiones de 0.35 m de altura por 0.8 m de ancho y si se realiza con una disposición de 2 por 5, esto arroja unas dimensiones de pozo de 1.75 m de profundidad, por 1.60 m de ancho, lo que arroja una superficie de 2.8 m lo que considerando un metro de longitud, y tomando 285.00 m de longitud total, el volumen útil es de 798 m³.

Este sistema, tiene la ventaja sobre un sistema tradicional de pozos con relleno de canto rodado, ya que el volumen útil del sistema tradicional es del 0.30 % del volumen del pozo (ya que es el volumen de vacíos del canto rodado), con lo cual este sistema para iguales valores de volumen de retención pluvial, es tres veces el volumen del sistema tradicional.

Ahora bien, de la longitud total de 285 m, que se toma de forma conservadora como 300.00 m, como son dos calzadas, se toma redondeando 150 m para cada calzada, lo que esquemáticamente se observa a continuación:



A continuación, fotos descriptivas del sistema Ecoblock



6- Revestimiento Hijuelas de Riego

Se revestirán las hijuelas de riego que atraviesan la Ruta Nacional N°7, que hoy se hallan en tierra, tomando una sección general de 1.50 m por 1.50 de hormigón armado, en la zona de influencia de la Ruta.

Longitud total: 562 m

Presupuesto

El presupuesto elaborado, según la información anterior, es el siguiente:

22	CANALES DE CRUCES DE RUTA	m	280.00	411,317.23	\$ 115,168,823.24
23	AMPLIACIÓN DE DRENAJES SUPERFICIALES	m	300.00	389,146.80	\$ 116,744,038.61
24	LAGUNAS DE RETENCIÓN	m2	8,956.00	110,301.58	\$ 987,860,973.77
25	CUNETAS L= 0.6 m H= 0.6 m	m	2,800.00	67,000.00	\$ 187,600,000.00
26	POZOS DE INFILTRACION Prog 250	m3	722.00	712,677.94	\$ 514,553,470.66
27	REVESTIMIENTO DE CANALES DE RIEGO	m	562.00	291,037.81	\$ 163,563,246.63

Análisis de Precios

Se presentan a continuación los análisis de precios, para cada uno de los ítems del presupuesto anterior:

Ítem 22

ITEM : 22	Canales de Cruce 1.00* 1.60 m	PRESUP	\$ 242,665.03
-----------	-------------------------------	--------	---------------

22.1 MANO DE OBRA		UNIDAD DE MEDIDA: m					
DESCRIPCIÓN DE INSUMOS		UNIDAD	Valores				Cod. DEIE
			Cant	Rend	Precio Unitario	Acumulado	
1	Mano de obra AYUDANTE	h	7.00	1	\$ 7,074.66	\$ 49,522.62	30006
2	Mano de obra OFICIAL	h	3.00	1	\$ 8,318.60	\$ 24,955.80	30004
3	Mano de obra ESPECIALIZADO	h	0.70	1	\$ 9,768.84	\$ 6,838.19	30003
22.1 MANO DE OBRA		Total de costo - costo				\$ 81,316.61	

22.2 MATERIALES								
DESCRIPCIÓN DE INSUMOS		UNIDAD	Valores				Cod. DEIE	
			Cant	Rend	Precio Unitario	Acumulado		
1	Hº Elaborado H21	m³	0.80	1	\$ 100,614.65	\$ 80,491.72	1050	
2	Antisol	l	0.08	1	\$ 34,367.75	\$ 2,749.42	5001	
3	Hierro nervurado según detalle	kg	39.00	1	\$ 1,698.51	\$ 66,241.89	3011	
4	Material Estabilizado	m3	0.27	1	\$ 16,628.84	\$ 4,489.79	2010	
22.2	MATERIALES		Total de costo - costo				\$ 153,972.82	

22.3 EQUIPOS							
DESCRIPCIÓN DE INSUMOS		UNIDAD	Valores				Cod. DEIE
			Cant	Rend	Precio Unitario	Acumulado	
1	Moldes de 3 m	kg	1.00	1	\$ 1,640.47	\$ 1,640.47	3102
2	Costo Equipos	h	1.00	1	\$ 5,735.13	\$ 5,735.13	23001
22.3	EQUIPOS	Total de costo - costo				\$ 7,375.60	

Total costo - costo	\$ 242,665.03
CI	1.695
Precio Final	\$ 411,317.23

Ítem 23

ITEM : 23	ampliacion drenaje supeerficial 1.00 por 1.50	PRESUP	\$ 229,585.13
------------------	--	---------------	----------------------

23.1	MANO DE OBRA	UNIDAD DE MEDIDA: m						
DESCRIPCIÓN DE INSUMOS		UNIDAD	Valores				Cod. DEIE	
			Cant	Rend	Precio Unitario	Acumulado		
1	Mano de obra AYUDANTE	h	7.00	1	\$ 7,074.66	\$ 49,522.62	30006	
2	Mano de obra OFICIAL	h	3.00	1	\$ 8,318.60	\$ 24,955.80	30004	
3	Mano de obra ESPECIALIZADO	h	0.70	1	\$ 9,768.84	\$ 6,838.19	30003	
23.1	MANO DE OBRA	Total de costo - costo				\$ 81,316.61		

23.2	MATERIALES							
DESCRIPCIÓN DE INSUMOS		UNIDAD	Valores				Cod. DEIE	
			Cant	Rend	Precio Unitario	Acumulado		
1	Hº Elaborado H21	m³	0.67	1	\$ 100,614.65	\$ 67,411.82	1050	
2	Antisol	l	0.08	1	\$ 34,367.75	\$ 2,749.42	5001	
3	Hierro nervurado según detalle	kg	39.00	1	\$ 1,698.51	\$ 66,241.89	3011	
4	Material Estabilizado	m3	0.27	1	\$ 16,628.84	\$ 4,489.79	2010	
23.2	MATERIALES	Total de costo - costo				\$ 140,892.92		

23.3	EQUIPOS							
DESCRIPCIÓN DE INSUMOS		UNIDAD	Valores				Cod. DEIE	
			Cant	Rend	Precio Unitario	Acumulado		
1	Moldes de 3 m	kg	1.00	1	\$ 1,640.47	\$ 1,640.47	3102	
2	Costo Equipos	h	1.00	1	\$ 5,735.13	\$ 5,735.13	23001	
23.3	EQUIPOS	Total de costo - costo				\$ 7,375.60		

Total costo - costo **\$ 229,585.13**

CI 1.695

Precio Final **\$ 389,146.80**

Ítem 24

ITEM : 24	Laguna	PRESUP	\$ 65,074.68
------------------	---------------	---------------	---------------------

24.1	MANO DE OBRA	UNIDAD DE MEDIDA: m2						
DESCRIPCIÓN DE INSUMOS		UNIDAD	Valores				Cod. DEIE	
			Cant	Rend	Precio Unitario	Acumulado		
1	Mano de obra AYUDANTE	h	4.00	1	\$ 7,074.66	\$ 28,298.64	30006	
2	Mano de obra OFICIAL	h	2.00	1	\$ 8,318.60	\$ 16,637.20	30004	
3	Mano de obra ESPECIALIZADO	h	1.00	1	\$ 9,768.84	\$ 9,768.84	30003	
24.1	MANO DE OBRA	Total de costo - costo				\$ 54,704.68		

24.2	MATERIALES							
DESCRIPCIÓN DE INSUMOS		UNIDAD	Valores				Cod. DEIE	
			Cant	Rend	Precio Unitario	Acumulado		
1	Geomembrana PVC (500 micrones)	m2	1.00	1	\$ 7,120.00	\$ 7,120.00		
2								
3								
4								
5								
24.2	MATERIALES	Total de costo - costo				\$ 7,120.00		

24.3	EQUIPOS							
DESCRIPCIÓN DE INSUMOS		UNIDAD	Valores				Cod. DEIE	
			Cant	Rend	Precio Unitario	Acumulado		
1	Costo Equipos excavadora	h	0.50	1	\$ 6,500.00	\$ 3,250.00	3102	
24.3	EQUIPOS	Total de costo - costo				\$ 3,250.00		

Total costo - costo **\$ 65,074.68**

CI 1.695

Precio Final **\$ 110,301.58**

Ítem 25

ITEM : 25	Cuneta 0.60 por 0.60 m	PRESUP	\$ 39,370.88
------------------	-------------------------------	---------------	---------------------

25.1 MANO DE OBRA

UNIDAD DE MEDIDA: m

DESCRIPCIÓN DE INSUMOS	UNIDAD	Valores				Cod. DEIE
		Cant	Rend	Precio Unitario	Acumulado	
1 Mano de obra AYUDANTE	h	2.20	1	\$ 7,074.66	\$ 15,564.25	30006
2 Mano de obra OFICIAL	h	0.40	1	\$ 8,318.60	\$ 3,327.44	30004
3 Mano de obra ESPECIALIZADO	h	0.20	1	\$ 9,768.84	\$ 1,953.77	30003
25.1 MANO DE OBRA		Total de costo - costo			\$ 20,845.46	

25.2 MATERIALES

DESCRIPCIÓN DE INSUMOS	UNIDAD	Valores				Cod. DEIE
		Cant	Rend	Precio Unitario	Acumulado	
1 Hº Elaborado H17	m³	0.21	1	\$ 81,497.87	\$ 17,114.55	1050
2 Antisol	l	0.04	1	\$ 13,747.10	\$ 549.88	5001
3 Conexión Racor	u	0.20	1	\$ 1,761.28	\$ 352.26	12232
25.2 MATERIALES		Total de costo - costo			\$ 18,016.69	

25.3 EQUIPOS

DESCRIPCIÓN DE INSUMOS	UNIDAD	Valores				Cod. DEIE
		Cant	Rend	Precio Unitario	Acumulado	
1 Moldes de 3 m	kg	0.34	1	\$ 1,518.61	\$ 508.73	3103
25.3 EQUIPOS		Total de costo - costo			\$ 508.73	

Total costo - costo	\$ 39,370.88
CI	1.695
Precio Final	\$ 66,733.64

Ítem 26

ITEM : 26	Pozo infiltracion	PRESUP	\$ 420,458.96
------------------	--------------------------	---------------	----------------------

26.1 MANO DE OBRA

UNIDAD DE MEDIDA: m3

DESCRIPCIÓN DE INSUMOS	UNIDAD	Valores				Cod. DEIE
		Cant	Rend	Precio Unitario	Acumulado	
1 Mano de obra AYUDANTE	h	3.00	1	\$ 7,074.66	\$ 21,223.98	30006
2 Mano de obra OFICIAL	h	0.40	1	\$ 8,318.60	\$ 3,327.44	30004
3 Mano de obra ESPECIALIZADO	h	0.40	1	\$ 9,768.84	\$ 3,907.54	30003
26.1 MANO DE OBRA		Total de costo - costo			\$ 28,458.96	

26.2 MATERIALES

DESCRIPCIÓN DE INSUMOS	UNIDAD	Valores				Cod. DEIE
		Cant	Rend	Precio Unitario	Acumulado	
1 cajones de pvc	1	3102.00	1	\$ 152,000.00	\$ 152,000.00	
26.2 MATERIALES		Total de costo - costo			\$ 152,000.00	

26.3 EQUIPOS

DESCRIPCIÓN DE INSUMOS	UNIDAD	Valores				Cod. DEIE
		Cant	Rend	Precio Unitario	Acumulado	
1 Costo Equipos excavadora	h	16.00	1	\$ 15,000.00	\$ 240,000.00	3102
26.3 EQUIPOS		Total de costo - costo			\$ 240,000.00	

Total costo - costo	\$ 420,458.96
CI	1.695
Precio Final	\$ 712,677.94

Ítem 27

ITEM : 27	Canal 1 de H°A° (1mx1mx0,15m)	PRESUP	\$ 171,703.72
-----------	-------------------------------	--------	---------------

27.1 MANO DE OBRA

UNIDAD DE MEDIDA: m

DESCRIPCIÓN DE INSUMOS		UNIDAD	Valores				Cod. DEIE
			Cant	Rend	Precio Unitario	Acumulado	
1	Mano de obra AYUDANTE	h	4.00	1	\$ 7,074.66	\$ 28,298.64	30006
2	Mano de obra OFICIAL	h	1.50	1	\$ 8,318.60	\$ 12,477.90	30004
3	Mano de obra ESPECIALIZADO	h	0.50	1	\$ 9,768.84	\$ 4,884.42	30003
27.1	MANO DE OBRA		Total de costo - costo				\$ 45,660.96

27.2 MATERIALES

DESCRIPCIÓN DE INSUMOS		UNIDAD	Valores				Cod. DEIE
			Cant	Rend	Precio Unitario	Acumulado	
1	Hº Elaborado H21	m³	0.57	1	\$ 100,614.65	\$ 57,350.35	1050
2	Antisol	l	0.06	1	\$ 34,367.75	\$ 2,062.07	5001
3	Hierro nervurado según detalle	kg	33.00	1	\$ 1,698.51	\$ 56,050.83	3011
4	Material Estabilizado	m3	0.20	1	\$ 16,628.84	\$ 3,325.77	2010
27.2	MATERIALES		Total de costo - costo				\$ 118,789.02

27.3 EQUIPOS

DESCRIPCIÓN DE INSUMOS		UNIDAD	Valores				Cod. DEIE
			Cant	Rend	Precio Unitario	Acumulado	
1	Moldes de 3 m	kg	1.00	1	\$ 1,518.61	\$ 1,518.61	3103
2	Costo Equipos	h	1.00	1	\$ 5,735.13	\$ 5,735.13	23001
27.3	EQUIPOS		Total de costo - costo				\$ 7,253.74

Total costo - costo	\$ 171,703.72
CI	1.695
Precio Final	\$ 291,037.81



Vanina Bisogno
Subdirectora de Evaluación Ambiental
Municipalidad de Guaymallén
S _____/_____ D

REFERENCIA:

Estudio de Tránsito “Proyecto Vial de Tercera Trocha y Cruces Acceso Este” en el marco de la elaboración de la MGIA.

Le entrego el avance en el marco de la elaboración de la MGIA del “Proyecto Vial de Tercera Trocha y Cruces Acceso Este”.

- ✓ Informe técnico de estudio de tránsito
- ✓ Video microsimulación de tránsito tramo 2 situación actual.
- ✓ Video microsimulación de tránsito tramo 2 situación futura.
- ✓ Video microsimulación de tránsito tramo 2 situación con propuesta de mejora (proyecto).

NOTA: por el peso de los videos se los envío vía link. Podrá descargarlos desde https://drive.google.com/drive/folders/1t4l_Y0sggdDRGW7ws9V0Z2LOa3lMoRw?usp=sharing

Sin más que informar, me despido atentamente.

Mgter. Lic. Natalia Fernández
TAO Asesoría y Gestión
Ambiental
0261-4696259
najufernandez@gmail.com

IF-2025-06918956-GDEMZA-SAYOT

ESTUDIO DE TRÁNSITO

**Proyecto: “Tercera trocha y cruces en
Acceso Este”**

**Tramo 2: calle Sarmiento/Estrada-Carril
Ponce**

**Departamento de Guaymallén, Provincia de
Mendoza**

ÍNDICE

1) OBJETIVOS.....	3
2-UBICACIÓN-ANTECEDENTES.....	3
2.1-Ubicación	3
2.2-Descripción del proyecto.....	4
2.3-Antecedentes.....	5
3-ALCANCES DEL ESTUDIO DE TRÁNSITO-ENFOQUE METODOLÓGICO	5
3.1- Alcances del estudio de tránsito	5
3.2-Volumen horario de diseño	5
3.3-Hora de análisis adoptada	5
3.4- Enfoque Metodológico-medición vehicular.....	7
4) EVALUACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL (SIN PROYECTO)	8
4.1- Intensidades de tránsito actuales (año 2025).....	8
4.2- Factor de hora pico (FHP).....	41
4.3- Volúmenes actuales	41
4.4-Software de simulación utilizado.....	47
4.5- Simulación en escenario situación actual	47
4.6- Conclusiones de la Simulación en Escenario Situación Actual.....	66
5) EVALUACIÓN DE LA SITUACIÓN A FUTURO (CON PROYECTO)	68
5.1- Crecimiento vegetativo del tránsito.....	69
5.2- Intensidades de tránsito a futuro	71
5.3-Simulación en escenario situación futura (con proyecto)	78
5.4- Conclusiones de la Simulación en Escenario Situación Futura (con proyecto).....	102
6) PROPUESTA DE MEJORA PARA LOS SECTORES DE LA RED DONDE AÚN PERSISTE CONGESTIÓN VEHICULAR APRECIABLE.....	104
6.1 Planteo de la propuesta	104
6.2 Resultado de la simulación escenario a futuro con propuesta de mejora	104
6.3- Conclusiones de la Simulación en Escenario Situación Futura (con proyecto) con propuesta alternativa de mejora.....	113
7.-CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE TRÁNSITO Y SIMULACIÓN EFECTUADO	113

1) OBJETIVOS

En el marco del estudio de impacto ambiental del proyecto vial de la “Tercera trocha y cruces Acceso Este”, en el Dpto de Guaymallén, se requiere un estudio de tránsito en escenario actual y futuro con y sin influencia del proyecto, con el objeto de evaluar el impacto en el tránsito que tendrá la mejora proyectada en la RNNº7, valorando la situación con el tránsito a futuro y dimensionando en términos de congestión las mejoras proyectadas sobre la red vial.

2-UBICACIÓN-ANTECEDENTES

2.1-Ubicación

La zona donde se desarrolla el del proyecto vial de la “Tercera trocha y cruces Acceso Este” se encuentra ubicada en el Dpto de Guaymallén, sobre la Ruta Nacional N°7, principal acceso a la ciudad de Mendoza por el Este, y que constituye parte del corredor bioceánico que vincula la ciudad de Buenos Aires y su puerto en el océano Atlántico y la ciudad de Valparaíso y su puerto en el océano Pacífico en el vecino país de Chile. Además, este sector de la Ruta Nacional N°7 es utilizado por gran parte de los habitantes del Dpto de Guaymallén (Dpto de mayor población del Gran Mendoza) para dirigirse a la ciudad Capital de Mendoza.

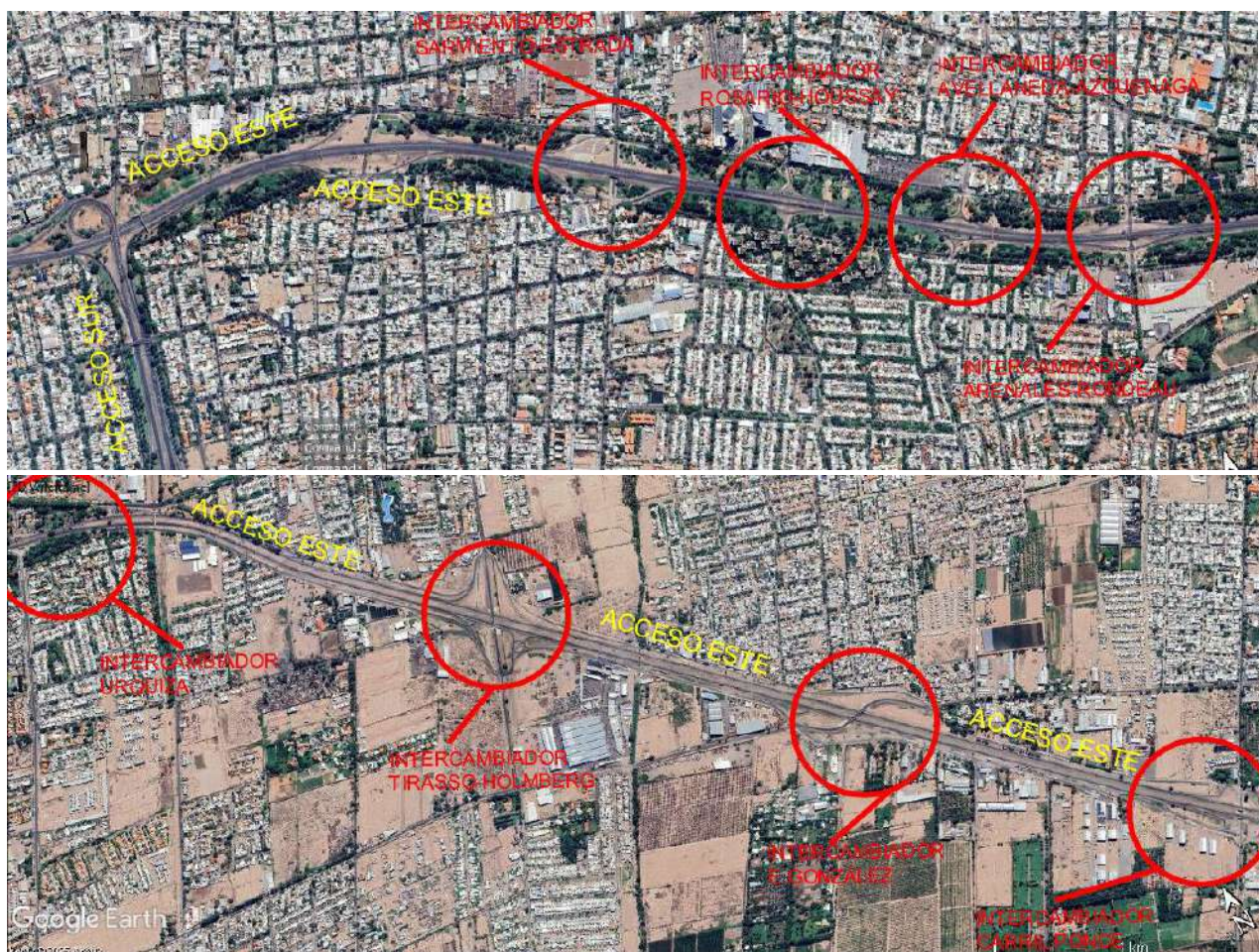


FIG. N° 1: UBICACIÓN DEL PROYECTO OBJETO DEL ESTUDIO

2.2-Descripción del proyecto

El proyecto pretende generar una intervención en el reordenamiento integral en el acceso más importante del Área Metropolitana del Gran Mendoza, que llega a los 100.453 vehículos promedio diarios aproximadamente (datos del año 2023) sobre la Ruta Nacional N°7 en el tramo 2 del sector de estudio.

El proyecto de intervención sobre la Ruta Nacional N°7 consta de 3 tramos bien diferenciados:

1- Tramo Avda Gobernador Ricardo Videla-Calle Sarmiento/Estrada 2,79 km

En este sector, las obras a ejecutar, son:

- Fresado de la Totalidad de las calzadas
- Repavimentación con carpeta de 5 cm
- Señalización horizontal
- Señalización Vertical (renovación)

En este tramo se prevé mejorar la seguridad vial mediante renovación de la señalización vertical, demarcación Horizontal e iluminación, y mejora de la superficie de la capa de rodamiento.

No se prevé en este tramo ninguna obra de ampliación de calzadas, ni mejoras de intercambiadores.

2- Tramo Calle Sarmiento/Estrada–Calle Ponce (Progresiva 1032,31) 6,49 km

Este Tramo concentra la mayor cantidad de mejoras de la red vial:

-Se prevé construir una tercera trocha de circulación adicional entre las calles Estrada/Sarmiento hasta Calle Ponce, en una extensión de 6,49 km.

-Se incluye en el proyecto el desarrollo de intercambiadores sobre las actuales intersecciones conformadas por las calles Houssay-Rosario, Azcuénaga-Avellaneda y calle Urquiza, generando los cruces con la RNN°7 mediante la construcción de puentes con alteo de las calzadas principales de la RNN°7 y construyendo las ramas de entrada y salida de cada intercambiador.

-Se construyen dos rotondas en los extremos del cruce de calle Tirasso-Holmberg y otra rotonda en la intersección de Urquiza y Lateral Norte del Acceso Este. En la intersección con Calle Ponce se prevé la reformulación de las ramas de entrada y salida actuales.

-Complementariamente, se contempla la adecuación de servicios afectados por la obra, la reforestación y reposición de especies arbóreas y arbustivas nuevas, cuyo sector de intervención abarca 8 km de longitud lo que duplica el área del actual Parque del Acceso Este de 4 km de longitud, además se prevé adecuar el sistema riego y drenajes buscando mitigar las inundaciones que se producen en algunas zonas del Acceso Este ante una lluvia.

-Se contempla la mejora urbana en las colectoras con nuevas veredas, esquinas, apeaderos de transporte público y alumbrado.

3-Tramo Calle Ponce (Progresiva 1032,31)-Variante Palmira(Progresiva 1011,92)

-En este sector de 20,39 km se prevé realizar el fresado de las calzadas existentes con la colocación de una nueva carpeta de rodamiento, con un espesor de 5cm, teniendo la mezcla un 100% de áridos triturados.

-Se calzarán las banquetas con base estabilizada y luego se realizará la señalización horizontal y se recuperará la señalización vertical.

Al igual que en el primer tramo no se prevé ampliación de calzada ni mejora de intersecciones en este Tramo.

2.3-Antecedentes

Para el presente Estudio de Tránsito se cuenta con la siguiente documentación de respaldo:

a-Proyecto Vial de mejora de la Ruta Nacional N°7. Tramo 2: Calle Sarmiento/Estrada – Calle Ponce con una longitud de 6,49 km

b-Censos de tránsito de tipo permanente de la estación censal de la DNV.

c-Censos de tránsito de tipo cobertura efectuados para este estudio en Marzo de 2025.

3-ALCANCES DEL ESTUDIO DE TRÁNSITO-ENFOQUE METODOLÓGICO

3.1- Alcances del estudio de tránsito

Teniendo en cuenta el objetivo planteado del estudio de tránsito en relación con la evaluación de la mejora en la congestión vehicular que puede generar el proyecto, y dado que las mejoras sustanciales que pueden mejorar la congestión vehicular se concentran en el Tramo 2 del mismo, el estudio de tránsito, la evaluación de las mejoras en términos de congestión vehicular, la conclusiones y recomendaciones se efectuarán sobre el Tramo 2 del proyecto que abarca desde la Calle Sarmiento/Estrada hasta la calle Ponce en una longitud de 6,49 km.

Las mejoras planteadas en los tramos 1 y 3 del proyecto no producen variación en el tránsito ni variación en su congestión vehicular, pero sí en la mejora de la seguridad vial. Por tal motivo, estos sectores no son materia de análisis del presente estudio de tránsito.

3.2-Volumen horario de diseño

El volumen horario de diseño es el volumen horario a futuro utilizado para el diseño de intersecciones y para la determinación de la Capacidad y Nivel de servicio de intersecciones y tramos de la ruta en análisis. Es el parámetro de tránsito utilizado para la evaluación de la congestión vehicular.

Se adopta internacionalmente como volumen horario de diseño el Volumen de la Hora Trigésima en el año de diseño. Par obtener este volumen horario, se ordenan por magnitudes decrecientes los volúmenes horarios en ambos sentidos de circulación de las 8760 horas de un año, y se denomina Volumen de la Hora Trigésima al que ocupa el rango trigésimo de dicho ordenamiento. En otros términos, es el volumen horario que durante el transcurso del año solo es superado 29 veces.

Para la RNN°7, en el sector de estudio, la estación permanente de conteo de tránsito de la DNV permite obtener el valor del VHD, que en este caso es de 8328 v/h. Este valor corresponde sólo a las maniobras de la RNN°7, pero no para las conexiones con las colectoras y calles urbanas.

Para éste último caso de las conexiones con las colectoras y calles urbanas, dado que no se cuenta con conteo de volúmenes los 365 días del año, puede aproximarse el VHD al volumen de la hora pico, el que puede adoptarse como Volumen horario de diseño para las intersecciones y demás arterias que no sean la RNN°7 y que se encuentran en el tramo de análisis.

3.3-Hora de análisis adoptada

En Mendoza, existen tres periodos horarios en el día de mayor circulación vehicular.

Estos periodos de hora punta se derivan de la propia observación del comportamiento de las personas que circulan con sus vehículos y también del estudio de Transporte realizado en el Gran Mendoza en el año 2009, y en el informe resultante de la Encuesta de Origen – Destino (movilidad) en el Área del Gran Mendoza, que constituyó una consulta personalizada a hogares del área urbana del Gran Mendoza con el objetivo de indagar sobre los hábitos de movilidad de la población. El diseño muestral abarcó las zonas urbanas de los seis (6) departamentos que componen lo que se denomina Gran Mendoza, constituyendo el conglomerado más importante de la Provincia.

Se analizaron las características de los hogares del área de estudio como también las de sus habitantes.

En este estudio, se obtuvo como conclusión que los horarios pico más significativos se presentan entre las 7:30 y las 8:30 hs. y entre las 13:00 y las 14:00 h. Asimismo, se detecta un pico más pequeño entre las 18:00 y 19:00 h cuando se regresa a casa.

La franja de horario punta de mañana se ve afectada por el egreso de vehículos desde las viviendas, cuando las personas salen a trabajar ó llevan sus hijos a la escuela.

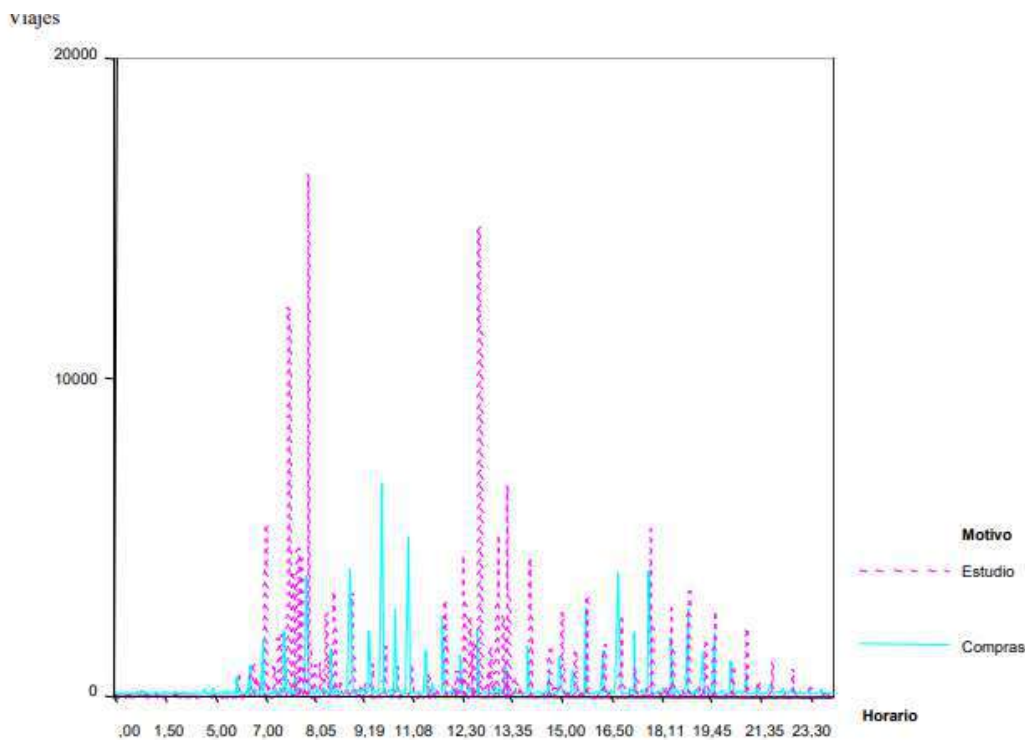


FIG. N° 2: VIAJES POR HORARIO SEGÚN MOTIVO ESTUDIO-COMPRAS

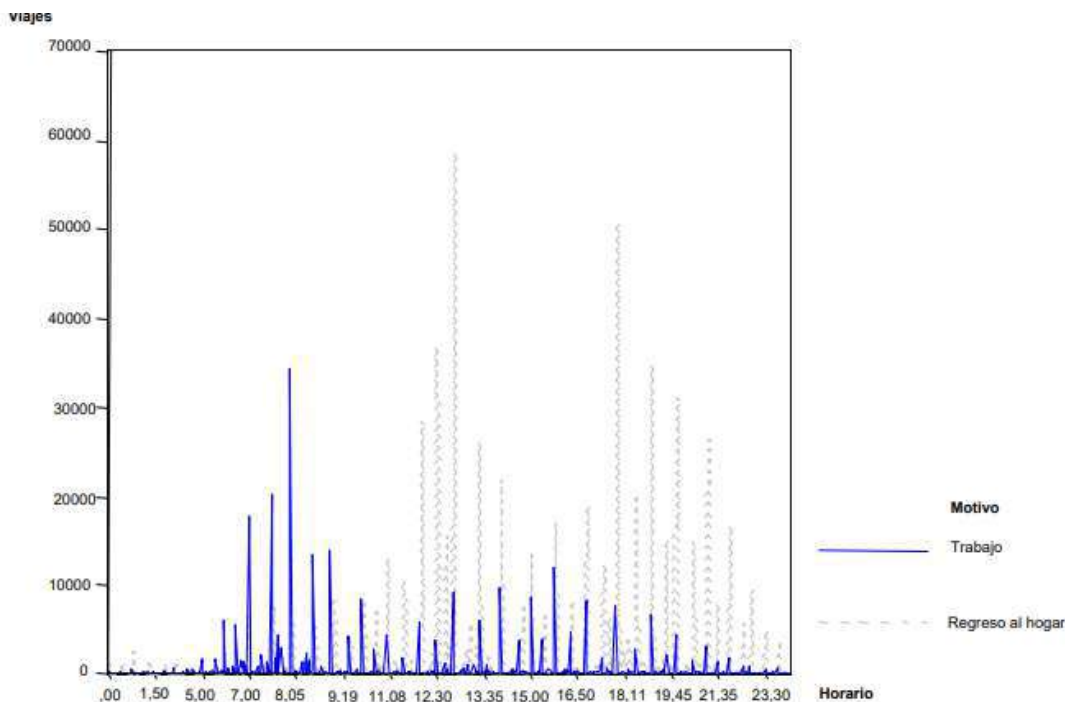


FIG. N° 3: VIAJES POR HORARIO SEGÚN MOTIVO TRABAJO-REGRESO A HOGAR

Dado que la Ruta Nacional N°7 en este sector del proyecto es utilizada por gran parte de los habitantes del Dpto de Guaymallén (Dpto de mayor población del Gran Mendoza) para dirigirse a la ciudad Capital de MENDOZA por motivos de trabajo y de llevar los hijos a la escuela, resulta razonable adoptar la hora pico mañana (7:30-8:30 hs) que es la que mayor carga vehicular aporta sobre la mejora de la red vial planteada.

Por lo expuesto, se adopta para el análisis de la congestión vehicular la hora pico mañana de 7.30hs a 8.30hs.

3.4- Enfoque Metodológico-medición vehicular

El estudio de tránsito incluye como primera medida la medición vehicular de todas las maniobras existentes en la hora punta definida de:

- Todos los intercambiadores viales actuales y proyectados sobre la RNN°7 del tramo 2 en estudio
- Todos los cruces con las calles urbanas existentes y las intersecciones con las colectoras Norte y Sur de la RNN°7 del tramo 2 en estudio.

El censo vehicular en la hora punta definida abarcará la medición de todas las maniobras de:

- Intercambiador existente Estrada-Sarmiento y sus intersecciones con las colectoras Norte y Sur
- Intercambiador proyectado Houssay-Rosario y sus intersecciones con las colectoras Norte y Sur
- Paso subterráneo ingreso playa Shopping y sus intersecciones con las colectoras Norte y Sur
- Intercambiador proyectado Avellaneda-Azcúenaga y sus intersecciones con las colectoras Norte y Sur

- Intercambiador existente Arenales-Rondeau y sus intersecciones con las colectoras Norte y Sur
- Intercambiador proyectado en Urquiza y sus intersecciones con las colectoras Norte y Sur
- Intercambiador existente Tirasso-Holmberg y sus intersecciones con las colectoras Norte y Sur
- Intercambiador existente Elpidio González y sus intersecciones con las colectoras Norte y Sur
- Intercambiador existente en carril Ponce y sus intersecciones con las colectoras Norte y Sur

A-TRABAJOS DE CAMPO

El censo de cobertura abarca la medición de todas las maniobras de los intercambiadores existentes y proyectados en la hora punta adoptada de 7.30hs a 8.30hs.

El censo se realizó con personas adiestradas con experiencia en la materia.

Debido a la magnitud de los volúmenes de tránsito y a la cantidad de intersecciones que abarca cada intercambiador, se realizó una filmación con Dron que abarca todo el intercambiador y sus conexiones en los 15 minutos más cargados de la hora de análisis.

B-TRABAJOS DE GABINETE

Con los datos obtenidos de campo (filmación) se procedió al conteo vehicular en gabinete, clasificando el tránsito según tipo de vehículos, que incluye como mínimo autos livianos, Camionetas, Camiones Simples, Camiones Simples de más de dos ejes, Camiones con Acoplados, Camión Semi remolque, Buses, obteniendo los volúmenes vehiculares de todas las maniobras de cada intersección y cada tramo de la red vial actual.

4) EVALUACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL (SIN PROYECTO)

4.1- Intensidades de tránsito actuales (año 2025)

Las condiciones actuales del tránsito en la red vial existente se han establecido llevando a cabo un Censo de tránsito de cobertura, con la metodología citada en el punto 3.4 del presente informe. El censo de cobertura se ha efectuado en día laborable (Miércoles 12 de Marzo de 2025) sin ningún tipo de restricción, en el periodo más cargado de la mañana (7.30h a 8.30h), midiéndose los 15 minutos más cargados de la hora pico según establece el HCM (Highway Capacity Manual) para este tipo de estudios.

Se confeccionaron planillas de censado especiales para cada Intercambiador y cada intersección asociada, para las mediciones vehiculares obtenidas en gabinete mediante el conteo vehicular de la filmación realizada. Las planillas resultado de las mediciones son las siguientes (las planillas corresponden a los 15 minutos más cargados de la hora pico):

1-Intercambiador Sarmiento/Estrada-RNNº7:

SARMIENTO - LATERAL NORTE ACCESO ESTE			Miércoles 12 de marzo 2025		
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL	
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs	 Sarmiento N	Autos y Camionetas		35	
		Omnibus		0	
		Camiones		1	
	 Lateral Norte Acceso Este	Camiones con acoplado		1	
		Semis		1	
	 Sarmiento N	Autos y Camionetas		74	
		Omnibus		11	
		Camiones		1	
	 Lateral Norte Acceso Este	Camiones con acoplado		0	
		Semis		0	
	 Sarmiento N	Autos y Camionetas		49	
		Omnibus		0	
		Camiones		1	
	 Lateral Norte Acceso Este	Camiones con acoplado		0	
		Semis		0	

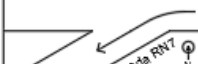
SARMIENTO - LATERAL NORTE ACCESO ESTE			Miércoles 12 de marzo 2025		
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL	
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs	 Sarmiento N	Autos y Camionetas		36	
		Omnibus		1	
		Camiones		0	
	 Lateral Norte Acceso Este	Camiones con acoplado		0	
		Semis		0	
	 Sarmiento N	Autos y Camionetas		89	
		Omnibus		0	
		Camiones		1	
	 Lateral Norte Acceso Este	Camiones con acoplado		0	
		Semis		1	

SARMIENTO - LATERAL NORTE ACCESO ESTE			Miércoles 12 de marzo 2025		
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL	
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs	 Sarmiento N	Autos y Camionetas		51	
		Omnibus		0	
		Camiones		0	
	 Lateral Norte Acceso Este	Camiones con acoplado		0	
		Semis		0	
	 Sarmiento N	Autos y Camionetas		106	
		Omnibus		0	
		Camiones		1	
	 Lateral Norte Acceso Este	Camiones con acoplado		0	
		Semis		0	

Estudio de tránsito Proyecto 3º trocha y cruces en Acceso Este
Inq. Civil Matías Valdivia

LATERAL NORTE ACCESO ESTE - RAMA DE ENTRADA RN7

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs	Lateral Norte Acceso Este	Autos y Camionetas		81
		Omnibus		11
		Camiones		2
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
	Lateral Norte Acceso Este	Autos y Camionetas		79
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0

LATERAL NORTE ACCESO ESTE - RAMA DE SALIDA RN7

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs	Lateral Norte Acceso Este 	Autos y Camionetas	▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣	84
	Rampa de Salida RN7	Omnibus	▣▣	11
		Camiones		2
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
	Lateral Norte Acceso Este 	Autos y Camionetas	▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣	74
	Rampa de Salida RN7	Omnibus		0
		Camiones		1
		Camiones con acoplado		1
		Semis		1

JUAN MANUEL ESTRADA - 25 DE MAYO

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs	25 de Mayo	N	Autos y Camionetas	60
	Estrada	N	Omnibus	0
			Camiones	1
			Camiones con acoplado	0
			Semis	1
	25 de Mayo	N	Autos y Camionetas	24
	Estrada	N	Omnibus	7
			Camiones	0
			Camiones con acoplado	0
			Semis	0
	25 de Mayo	N	Autos y Camionetas	20
	Estrada	N	Omnibus	0
			Camiones	0
			Camiones con acoplado	0
			Semis	0

IF-2025-06918956-GDEMZA-SAYOT
10

JUAN MANUEL ESTRADA - 25 DE MAYO				Miércoles 12 de marzo 2025	
HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs	25 de Mayo		Autos y Camionetas	██████████████████	64
			Omnibus		0
			Camiones		1
			Camiones con acoplado		0
			Semis		0
	25 de Mayo		Autos y Camionetas	███	14
			Omnibus		0
			Camiones		0
			Camiones con acoplado		0
			Semis		0

JUAN MANUEL ESTRADA - 25 DE MAYO				Miércoles 12 de marzo 2025	
HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs	25 de Mayo		Autos y Camionetas	██████████████████████████████████████	90
			Omnibus		0
			Camiones		0
			Camiones con acoplado		0
			Semis		0
	25 de Mayo		Autos y Camionetas	█████████████████████████████	66
			Omnibus		0
			Camiones		2
			Camiones con acoplado		0
			Semis		0

RAMA DE SALIDA RN7 - LATERAL SUR ACCESO ESTE - 25 DE MAYO				Miércoles 12 de marzo 2025	
HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		25 de Mayo	Autos y Camionetas	█████████████████████████████	72
			Omnibus		0
			Camiones		1
			Camiones con acoplado		0
			Semis		1
		25 de Mayo	Autos y Camionetas	███	19
			Omnibus	█	7
			Camiones		0
			Camiones con acoplado		0
			Semis		0
		25 de Mayo	Autos y Camionetas	███	13
			Omnibus		0
			Camiones		0
			Camiones con acoplado		0
			Semis		0

Estudio de tránsito Proyecto 3º trocha y cruces en Acceso Este
Inq. Civil Matías Valdivia

25 DE MAYO - RAMA DE ENTRADA RN7

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL	
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas	000000	27	
		Omnibus		0	
		Camiones		0	
		Camiones con acoplado		0	
		Semis		0	
		Autos y Camionetas	0000000000000000	77	
		Omnibus	0	7	
		Camiones		0	
		25 de Mayo	Camiones con acoplado		0
			Semis		0

2-Intercambiador Houssay-Rosario

ROSARIO - LATERAL NORTE ACCESO ESTE

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs			Autos y Camionetas	10	43
			Omnibus	0	0
			Camiones	0	0
			Camiones con acoplado	0	0
			Semis	0	0
			Autos y Camionetas	12	52
			Omnibus	0	0
			Camiones	0	0
			Camiones con acoplado	0	0
			Semis	0	0
			Autos y Camionetas	18	60
			Omnibus	0	0
		Camiones	0	0	
		Camiones con acoplado	0	0	
		Semis	0	0	

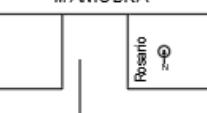
ROSARIO - LATERAL NORTE ACCESO ESTE

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Rosario N	Autos y Camionetas	13
		Latensi Norte Acceso Este	Omnibus	19
			Camiones	0
			Camiones con acoplado	0
			Semis	0
		Rosario N	Autos y Camionetas	20
		Latensi Norte Acceso Este	Omnibus	0
			Camiones	0
			Camiones con acoplado	0
			Semis	0

RAMA DE SALIDA RN7 - RAMA DE ENTRADA RN7			Miércoles 12 de marzo 2025	
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas		108
		Omnibus		0
		Camiones		1
	Rama de Salida RN7	Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas		0
		Omnibus		0
		Camiones		0
	Rama de Salida RN7	Camiones con acoplado		0
		Semis		0

RAMA DE SALIDA RN7			Miércoles 12 de marzo 2025	
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas		52
		Omnibus		0
		Camiones		0
	Rama de Salida RN7	Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas		0
		Omnibus		0
		Camiones		0
	Rama de Salida RN7	Camiones con acoplado		0
		Semis		0

ROSARIO - LATERAL NORTE ACCESO ESTE			Miércoles 12 de marzo 2025	
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas		48
		Omnibus		0
		Camiones		1
	Lateral Norte Acceso Este	Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas		13
		Omnibus		0
		Camiones		0
	Lateral Norte Acceso Este	Camiones con acoplado		0
		Semis		0

3-Intercambiador Avellaneda-Azcúenaga

Estudio de tránsito Proyecto 3º trocha y cruces en Acceso Este
Inq. Civil Matías Valdivia

SOLDADO DESCONOCIDO - LATERAL NORTE ACCESO ESTE

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs	Lateral Norte Accesos Este	Autos y Camionetas	██	

SOLDADO DESCONOCIDO - 25 DE MAYO

Miércoles 12 de marzo 2025

[illegible]

SOLDADO DE SCONOCIDO -25 DE MAYO

Miércoles 12 de marzo 2025

[illegible]

AVELLANEDA - LATERAL NORTE ACCESO ESTE

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHICULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas	███████████	47
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas	███████████████████	62
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas	█	3
		Omnibus		0

AVELLANEDA - LATERAL NORTE ACCESO ESTE

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHICULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas	███████	31
		Omnibus		1
		Camiones		1
		Camiones con acoplado		0
		Semis		1
		Autos y Camionetas	█	3
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0

AVELLANEDA - LATERAL NORTE ACCESO ESTE

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHICULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas	██████	25
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas	███████████████████████	66
		Omnibus		1
		Camiones	█	2
		Camiones con acoplado	█	3
		Semis		0

Estudio de tránsito Proyecto 3º trocha y cruces en Acceso Este
Inq. Civil Matías Valdivia

RAMA DE SALIDA R7 - RAMA DE ENTRADA R7

Miércoles 12 de marzo 2025

[illegible]

RAMA DE SALIDA RN7

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas	☑☑☑☑☑☑	34
		Omibus		1
		Camiones		1
		Camiones con acoplado		0
	Rampa de Salida RN7	Semis		1
		Autos y Camionetas	☑☐	8
		Omibus	☑☑	10
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0

4-Intercambiador Arenales-Rondeau

ARENALES - LATERAL NORTE ACCESO ESTE

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Avenidas	Autos y Camionetas	10	10
			Omnibus	0	0
			Camiones	0	0
			Camiones con acoplado	0	0
			Semis	0	0
		Avenidas	Autos y Camionetas	12	12
			Omnibus	0	0
			Camiones	0	0
			Camiones con acoplado	0	0
			Semis	0	0
		Avenidas	Autos y Camionetas	82	82
			Omnibus	0	0
			Camiones	1	1
			Camiones con acoplado	0	0
			Semis	1	1

IF-2025-06918956-GDEMZA-SAYOT
16

ARENALES - LATERAL NORTE ACCESO ESTE				Miércoles 12 de marzo 2025	
HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs			Autos y Camionetas	▣▣	

ARENALES - RAMA DE ENTRADA RN7 - RAMA DE SALIDA RN7

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL	
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Avenidas	Autos y Camionetas	☑☑┌	12	
			Omnibus		0	
		Rama de Salida	Camiones		0	
			Camiones con acoplado		0	
		Avenidas	Semis		0	
			Autos y Camionetas	☐	4	
		Rama de Salida	Omnibus	☑	5	
			Camiones		0	
		Rama de Salida	Camiones con acoplado		0	
			Semis		0	
			Avenidas	Autos y Camionetas	☑☑☑☑	21
				Omnibus		0
	Rama de Salida		Camiones		0	
			Camiones con acoplado		0	
		Rama de Salida	Semis		0	

ARENALES - RAMA DE ENTRADA RN7 - RAMA DE SALIDA RN7 Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs			Autos y Camionetas	██	91
			Omnibus	□	3
			Camiones	□	3
	Rama de Entrada	Rama de Salida	Camiones con acoplado		0
			Semis		0
			Autos y Camionetas	██	105
			Omnibus	□	3
			Camiones	□	3
	Rama de Entrada	Rama de Salida	Camiones con acoplado		0
			Semis		0

ARENALES - RAMA DE ENTRADA RN7 - RAMA DE SALIDA RN7 Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL	
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs			Autos y Camionetas	████████████████████	41	
			Omnibus		0	
			Camiones		1	
			Camiones con acoplado		0	
			Semis		1	
				Autos y Camionetas	██	150
				Omnibus	▢	3
				Camiones		1
				Camiones con acoplado		0
				Semis		0

RONDEAU - RAMA DE ENTRADA RN7 - RAMA DE SALIDA RN7 Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL	
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs			Rondeau	Autos y Camionetas	████████████████████	43
			Omnibus		1	
			Camiones	┌	2	
			Camiones con acoplado		0	
			Semis		0	
			Rondeau	Autos y Camionetas	█	5
			Omnibus	█┌	8	
			Camiones		0	
			Camiones con acoplado		0	
			Semis		0	
			Rondeau	Autos y Camionetas	█████┌	17
			Omnibus		0	
			Camiones		1	
			Camiones con acoplado		0	
			Semis		0	

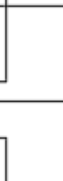
RONDEAU - RAMA DE ENTRADA RN7 - RAMA DE SALIDA RN7				Miércoles 12 de marzo 2025	
HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Rondeau	Autos y Camionetas	11	11
			Omnibus	0	0
			Camiones	0	0
			Camiones con acoplado	0	0
			Semis	0	0
		Rondeau	Autos y Camionetas	152	152
			Omnibus	5	5
			Camiones	3	3
			Camiones con acoplado	0	0
			Semis	0	0

RONDEAU - RAMA DE ENTRADA RN7 - RAMA DE SALIDA RN7				Miércoles 12 de marzo 2025	
HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Rondeau	Autos y Camionetas	88	88
			Omnibus	0	0
			Camiones	1	1
			Camiones con acoplado	0	0
			Semis	1	1
		Rondeau	Autos y Camionetas	83	83
			Omnibus	2	2
			Camiones	0	0
			Camiones con acoplado	0	0
			Semis	0	0

RONDEAU - 25 DE MAYO				Miércoles 12 de marzo 2025	
HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Rondeau	Autos y Camionetas	86	86
			Omnibus	3	3
			Camiones	1	1
			Camiones con acoplado	0	0
			Semis	0	0
		25 de Mayo	Autos y Camionetas	75	75
			Omnibus	0	0
			Camiones	0	0
			Camiones con acoplado	0	0
			Semis	0	0
		Rondeau	Autos y Camionetas	6	6
			Omnibus	0	0
			Camiones	0	0
			Camiones con acoplado	0	0

RONDEAU - 25 DE MAYO			Miércoles 12 de marzo 2025	
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Rondeau	Autos y Camionetas	70
			Omnibus	2
			Camiones	1
		25 de Mayo	Camiones con acoplado	0
			Semis	0
		Rondeau	Autos y Camionetas	30
			Omnibus	0
			Camiones	0
		25 de Mayo	Camiones con acoplado	0
			Semis	0
		Rondeau	Autos y Camionetas	77
			Omnibus	2
			Camiones	2
		25 de Mayo	Camiones con acoplado	0
			Semis	0

5-Intercambiador Urquiza

CARRIL URQUIZA - LATERAL NORTE ACCESO ESTE			Miércoles 12 de marzo 2025	
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Urquiza	Autos y Camionetas	31
			Omnibus	0
			Camiones	0
		Lateral Norte Acceso Este	Camiones con acoplado	0
			Semis	0
		Urquiza	Autos y Camionetas	32
			Omnibus	0
			Camiones	0
		Lateral Norte Acceso Este	Camiones con acoplado	0
			Semis	0
		Urquiza	Autos y Camionetas	1
			Omnibus	0
			Camiones	0
		Lateral Norte Acceso Este	Camiones con acoplado	0
			Semis	0

Estudio de tránsito Proyecto 3º trocha y cruces en Acceso Este
Inq. Civil Matías Valdivia

CARRIL URQUIZA - LATERAL NORTE ACCE SO ESTE

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Urquiza	Autos y Camionetas		0
			Omnibus		0
			Camiones		0
		Lateral Norte Acceso Este	Camiones con acoplado		0
			Semis		0
		Urquiza	Autos y Camionetas	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	89
			Omnibus		0
			Camiones		0
			Camiones con acoplado		0
Semis				0	

CARRIL URQUIZA - LATERAL NORTE ACCE SO ESTE

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Urgiza	Autos y Camionetas	1
			Omnibus	0
			Camiones	0
		Lateral Norte Acceso Este	Camiones con acoplado	0
			Semis	0
		Urgiza	Autos y Camionetas	21
			Omnibus	0
			Camiones	0
		Lateral Norte Acceso Este	Camiones con acoplado	0
			Semis	0

RAMA DE SALIDA R N7 - RAMA DE ENTRADA R N7

Miércoles 12 de marzo 2025

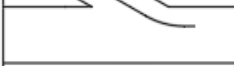
HORA	MANIOBRA	VEHICULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas	██	90
		Omnibus		0
	Rama de Salida RN7	Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas	I	1
		Omnibus	II	1
	Rama de Salida RN7	Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0

IF-2025-06918956-GDEMZA-SAYOT
21

Estudio de tránsito Proyecto 3º trocha y cruces en Acceso Este
Inq. Civil Matías Valdivia

RAMA DE SALIDA RN7

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas	22	22
		Omnibus	0	0
		Camiones	0	0
		Camiones con acoplado	0	0
	Rampa de Salida RN7	Semis	0	0
		Autos y Camionetas	1	1
		Omnibus	1	1
		Camiones	0	0
		Camiones con acoplado	0	0
	Rampa de Salida RN7	Semis	0	0

URQUIZA - 25 DE MAYO

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA		VEHICULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Urquiza	Autos y Camionetas	┌	2
		25 de Mayo	Omnibus		0
			Camiones		0
			Camiones con acoplado		0
			Semis		0
		Urquiza	Autos y Camionetas	▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣▣	70
		25 de Mayo	Omnibus	┌	2
			Camiones		0
			Camiones con acoplado		0
			Semis		0
		Urquiza	Autos y Camionetas	▣▣▣▣	16
		25 de Mayo	Omnibus	┌	2
Camiones				0	
Camiones con acoplado				0	
Semis				0	

IF-2025-06918956-GDEMZA-SAYOT
22

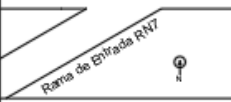
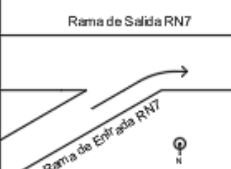
URQUIZA - 25 DE MAYO			Miércoles 12 de marzo 2025		
HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Urquiza	Autos y Camionetas	██	90
		25 de Mayo	Omnibus	□	4
			Camiones	□	4
			Camiones con acoplado		0
			Semis		0
		Urquiza	Autos y Camionetas		1
		25 de Mayo	Omnibus		1
			Camiones		0
			Camiones con acoplado		0
			Semis		0
		Urquiza	Autos y Camionetas	██████	21
		25 de Mayo	Omnibus		0
			Camiones		0
			Camiones con acoplado		0
			Semis		0

URQUIZA - 25 DE MAYO			Miércoles 12 de marzo 2025		
HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Urquiza	Autos y Camionetas	██	104
			Omnibus	□	3
			Camiones	□	2
		25 de Mayo	Camiones con acoplado		0
			Semis		0
		Urquiza	Autos y Camionetas		1
			Omnibus		0
			Camiones		1
		25 de Mayo	Camiones con acoplado		0
			Semis		0
		Urquiza	Autos y Camionetas	██████□	17
			Omnibus		1
			Camiones		0
		25 de Mayo	Camiones con acoplado		0
			Semis		0

RAMADE SALIDA RN7			Miércoles 12 de marzo 2025	
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs	Rama de Salida RN7	Autos y Camionetas		0
				
	 Rama de Salida RN7	Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
	Rama de Salida RN7	Autos y Camionetas	██	

RAMA DE SALIDA RN7 - RAMA DE ENTRADA RN7

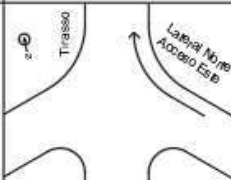
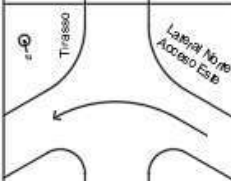
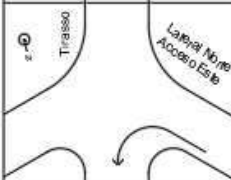
Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHICULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas		0
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas	23	23
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0

6-Intercambiador Tirasso-Holmberg

TIRASSO - LATERAL NORTE ACCESO ESTE

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHICULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas	25	25
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas		0
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas	15	15
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0

TIRASSO - LATERAL NORTE ACCESO ESTE Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas		1
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas		2
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas		23
		Omnibus		0
		Camiones		1
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0

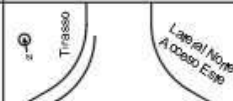
TIRASSO - LATERAL NORTE ACCESO ESTE Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas		44
		Omnibus		1
		Camiones		9
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas		112
		Omnibus		2
		Camiones		3
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas		18
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0

Estudio de tránsito Proyecto 3º trocha y cruces en Acceso Este
Ing. Civil Matías Valdivia

TIRASSO - LATERAL NORTE ACCESO ESTE

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas	██	

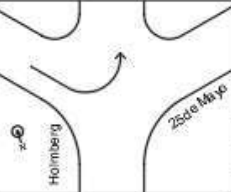
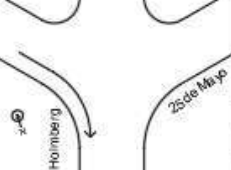
HOLMBERG - 25 DE MAYO

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas	████████████████████	67
		Omnibus	I	1
		Camiones	I	1
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas	██	7
		Omnibus	I	1
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas	I	1
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0

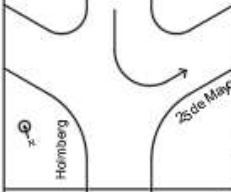
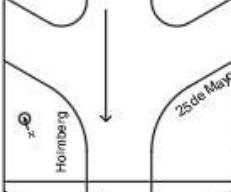
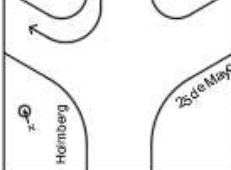
HOLMBERG - 25 DE MAYO

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas		16
		Omnibus		2
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas		3
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas		22
		Omnibus		3
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0

HOLMBERG - 25 DE MAYO

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas		44
		Omnibus		0
		Camiones		1
		Camiones con acoplado		0
		Semis		1
		Autos y Camionetas		92
		Omnibus		0
		Camiones		1
		Camiones con acoplado		4
		Semis		0
		Autos y Camionetas		46
		Omnibus		1
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0

Estudio de tránsito Proyecto 3º trocha y cruces en Acceso Este
Inq. Civil Matías Valdivia

HOLMBERG - 25 DE MAYO

Miércoles 12 de marzo 2025

[illegible]

25 DE MAYO - RAMA ENTRADA RN7 - RAMA DE SALIDA RN7

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas	11	60
		Omnibus	1	1
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas	5	21
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0

25 DE MAYO - RAMA ENTRADA RN7 - RAMA DE SALIDA RN7

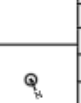
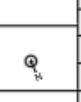
Miércoles 12 de marzo 2025

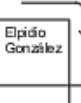
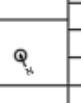
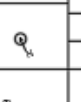
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
13 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas		26
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		1
		Autos y Camionetas		37
		Omnibus		0
		Camiones		1
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0

25 DE MAYO - RAMA ENTRADA RN7 - RAMA DE SALIDA RN7			Miércoles 12 de marzo 2025	
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas		0
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas	☑☑☑	15
		Omnibus	I	1
		Camiones	I	1
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0

7-Intercambiador Elpidio González

ELPIDIO GONZÁLEZ - LATERAL NORTE ACCESO ESTE			Miércoles 12 de marzo 2025	
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas	☑☑☑☑☑	22
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas	☑I	6
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas	☑☑	7
		Omnibus	☑	2
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0

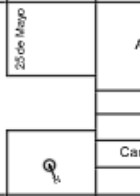
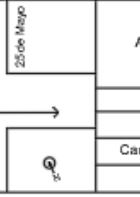
ELPIDIO GONZÁLEZ - LATERAL NORTE ACCESO ESTE				Miércoles 12 de marzo 2025
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Lateral Norte	Autos y Camionetas	26
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado	1	1
		Semis		0
		Lateral Norte	Autos y Camionetas	9
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Lateral Norte	Autos y Camionetas	0
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0

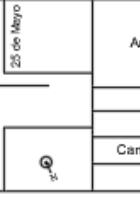
ELPIDIO GONZÁLEZ - LATERAL NORTE ACCESO ESTE				Miércoles 12 de marzo 2025
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Lateral Norte	Autos y Camionetas	0
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Lateral Norte	Autos y Camionetas	16
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Lateral Norte	Autos y Camionetas	10
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0

Estudio de tránsito Proyecto 3º trocha y cruces en Acceso Este
Inq. Civil Matías Valdivia

ELPIDIO GONZÁLEZ - LATERAL NORTE ACCESO ESTE			Miércoles 12 de marzo 2025		
HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs			Autos y Camionetas	00000	22
			Omnibus	0	3
			Camiones		0
	Epidio González		Camiones con acoplado		0
			Semis		0
			Autos y Camionetas	00000000	37
			Omnibus		0
			Camiones		0
	Epidio González		Camiones con acoplado		0
			Semis		0
		Autos y Camionetas		0	
		Omnibus		0	
		Camiones		0	
Epidio González		Camiones con acoplado		0	
		Semis		0	

ELPIDIO GONZÁLEZ - 25 DE MAYO			Miércoles 12 de marzo 2025		
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL	
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs	 Elpidio González	25 de Mayo	Autos y Camionetas	I	1
			Omnibus	I	1
			Camiones		0
			Camiones con acoplado		0
			Semis		0
	 Elpidio González	25 de Mayo	Autos y Camionetas	□	3
			Omnibus		0
			Camiones		0
			Camiones con acoplado	I	1
			Semis		0
	 Elpidio González	25 de Mayo	Autos y Camionetas	☑☑☑☐	19
			Omnibus		0
			Camiones		0
			Camiones con acoplado		0
			Semis		0

ELPIDIO GONZÁLEZ - 25 DE MAYO				Miércoles 12 de marzo 2025	
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL	
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas	1	3	
		Omnibus		0	
		Camiones		0	
		Camiones con acoplado		0	
		Semis		0	
		Autos y Camionetas	5	5	
		Omnibus		0	
		Camiones		0	
		Camiones con acoplado		0	
		Semis		0	
		Autos y Camionetas	2	2	
		Omnibus		0	
		Camiones		0	
		Camiones con acoplado		0	
		Semis		0	

ELPIDIO GONZÁLEZ - 25 DE MAYO				Miércoles 12 de marzo 2025	
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL	
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas	33	33	
		Omnibus		0	
		Camiones		0	
		Camiones con acoplado		0	
		Semis		0	
		Autos y Camionetas	46	46	
		Omnibus		0	
		Camiones		0	
		Camiones con acoplado		0	
		Semis		0	
		Autos y Camionetas	6	6	
		Omnibus		0	
		Camiones		0	
		Camiones con acoplado	1	1	
		Semis		0	

ELPIDIO GONZÁLEZ - 25 DE MAYO			Miércoles 12 de marzo 2025		
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL	
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		25 de Mayo	Autos y Camionetas	☑☑☐	14
			Omnibus		0
			Camiones		0
			Camiones con acoplado		0
			Semis		0
		25 de Mayo	Autos y Camionetas	☑	5
			Omnibus		0
			Camiones		0
			Camiones con acoplado		0
			Semis		0
		25 de Mayo	Autos y Camionetas		0
			Omnibus	I	1
			Camiones		0
			Camiones con acoplado		0
			Semis		0

8-Intercambiador en carril Ponce

CARRIL PONCE - LATERAL NORTE ACCESO ESTE			Miércoles 12 de marzo 2025		
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL	
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Carril Ponce	Autos y Camionetas	☑☑☑☑☑☑☑☑	45
			Omnibus		0
			Camiones		0
			Camiones con acoplado	I	1
			Semis		0
		Carril Ponce	Autos y Camionetas	☑☑☑☑☑☑☑☑☑☑☑☑☑	58
			Omnibus	I	1
			Camiones	☑	5
			Camiones con acoplado	☑	5
			Semis		0
		Carril Ponce	Autos y Camionetas		0
			Omnibus		0
			Camiones		0
			Camiones con acoplado		0
			Semis		0

CARRIL PONCE - LATERAL NORTE ACCESO ESTE				Miércoles 12 de marzo 2025	
HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs			Autos y Camionetas	00000000	32
			Omnibus	1	1
			Camiones	3	3
	Lateral Norte		Camiones con acoplado	2	2
			Semis	1	1
			Autos y Camionetas	0000000000	44
			Omnibus	1	1
			Camiones	1	1
	Lateral Norte		Camiones con acoplado	5	5
			Semis	0	0
			Autos y Camionetas	17	17
			Omnibus	0	0
			Camiones	3	3
	Lateral Norte		Camiones con acoplado	1	1
			Semis	0	0

CARRIL PONCE - LATERAL NORTE ACCESO ESTE				Miércoles 12 de marzo 2025	
HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs				Autos y Camionetas	15
				Omnibus	0
				Camiones	0
				Camiones con acoplado	0
				Semis	0
				Autos y Camionetas	4
				Omnibus	0
				Camiones	0
				Camiones con acoplado	0
				Semis	0
				Autos y Camionetas	1
				Omnibus	0
				Camiones	0
				Camiones con acoplado	0
				Semis	0

CARRIL PONCE - LATERAL NORTE ACCESO ESTE

Miércoles 12 de marzo 2025

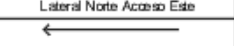
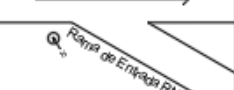
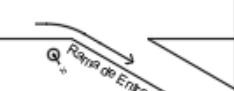
HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs			Autos y Camionetas	22	22
			Omnibus	0	0
			Camiones	0	0
	Lateral Norte		Camiones con acoplado	0	0
			Semis	0	0
			Autos y Camionetas	7	7
			Omnibus	0	0
			Camiones	0	0
	Lateral Norte		Camiones con acoplado	1	1
			Semis	0	0
			Autos y Camionetas	24	24
			Omnibus	0	0
		Camiones	2	2	
Lateral Norte		Camiones con acoplado	0	0	
		Semis	2	2	

RAMA DE ENTRADA RN7 - LATERAL NORTE ACCESO ESTE

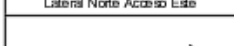
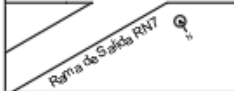
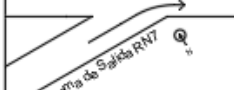
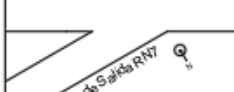
Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs	Lateral Norte Acceso Este	Autos y Camionetas	☐☐	10
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
	Lateral Norte Acceso Este	Autos y Camionetas	☐☐☐	

RAMA DE ENTRADA RN7 - LATERAL NORTE ACCESO ESTE Miércoles 12 de marzo 2025

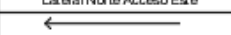
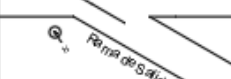
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas	00	10
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas	0000	20
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
		Autos y Camionetas		0
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
				0

RAMA DE SALIDA RN7 - LATERAL NORTE ACCESO ESTE Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas	00001	21
		Omnibus		0
		Camiones	1	3
		Camiones con acoplado	1	1
		Semis	/	0
		Autos y Camionetas	0	4
		Omnibus		0
		Camiones	1	1
		Camiones con acoplado		0
		Semis	1	1
		Autos y Camionetas	000	14
		Omnibus		0
		Camiones	1	1
		Camiones con acoplado	1	1
		Semis	1	1
				1

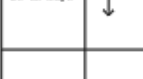
RAMA DE SALIDA RN7 - LATERAL NORTE ACCESO ESTE

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas	☑☑☑	14
		Omnibus		0
		Camiones	I	1
		Camiones con acoplado	I	1
		Semis	I	1
		Autos y Camionetas	☑☑☑☑☑☑☑☑	39
		Omnibus		0
		Camiones	I	1
		Camiones con acoplado		0
		Semis	I	1
		Autos y Camionetas	☑☑☑☑I	21
		Omnibus		0
		Camiones	☐	3
		Camiones con acoplado	I	1
		Semis		0

CARRIL PONCE - 25 DE MAYO

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas	☑☑☑	15
		Omnibus		0
		Camiones	I	1
		Camiones con acoplado		0
		Semis	I	1
		Autos y Camionetas	☑☑☑☑☑☑☑☑☑☑☑☑☐	63
		Omnibus	I	1
		Camiones	☐	4
		Camiones con acoplado	☑	5
		Semis		0
		Autos y Camionetas	☑☑☑☑	19
		Omnibus		0
		Camiones	☐	2
		Camiones con acoplado		0
		Semis	I	1

CARRIL PONCE - 25 DE MAYO

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL	
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs	25 de Mayo		Camión Ponderado	Autos y Camionetas	☒ ☐	9
			Omnibus		0	
			Camiones		0	
			Camiones con acoplado		0	
			Semis		0	
	25 de Mayo		Camión Ponderado	Autos y Camionetas	☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ <	

CARRIL PONCE - 25 DE MAYO

Miércoles 12 de marzo 2025

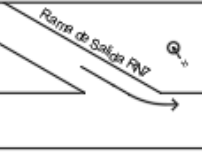
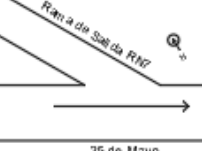
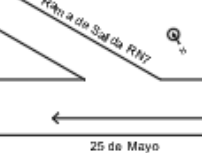
HORA	MANIOBRA		VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL	
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs	25 de Mayo		Carril Ponce	Autos y Camionetas	████████████████████	80
			Omnibus		1	
		Camiones		0		
			Camiones con acoplado	□	3	
			Semis		0	
	25 de Mayo		Carril Ponce	Autos y Camionetas	█	5
			Omnibus		0	
		Camiones		1		
			Camiones con acoplado		0	
			Semis		0	
	25 de Mayo		Carril Ponce	Autos y Camionetas	██████████	36
			Omnibus		1	
		Camiones	□	4		
			Camiones con acoplado		1	
			Semis		1	

CARRIL PONCE - 25 DE MAYO			Miércoles 12 de marzo 2025		
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL	
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs	 25 de Mayo	Autos y Camionetas		2	
		Omnibus		0	
		Camiones		0	
		Camiones con acoplado		0	
		Semis		0	
	 25 de Mayo	Autos y Camionetas		0	
		Omnibus		0	
		Camiones		0	
		Camiones con acoplado		0	
		Semis		0	
	 25 de Mayo	Autos y Camionetas		0	
		Omnibus		0	
		Camiones		1	
		Camiones con acoplado		0	
		Semis		0	

RAMA DE SALIDA RN7 - 25 DE MAYO			Miércoles 12 de marzo 2025		
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL	
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs	 25 de Mayo	Autos y Camionetas		0	
		Omnibus		0	
		Camiones		0	
		Camiones con acoplado		0	
		Semis		0	
	 25 de Mayo	Autos y Camionetas		24	
		Omnibus		0	
		Camiones		1	
		Camiones con acoplado		0	
		Semis		1	
	 25 de Mayo	Autos y Camionetas		32	
		Omnibus		0	
		Camiones		1	
		Camiones con acoplado		1	
		Semis		1	

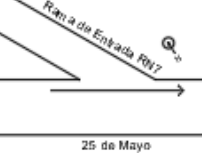
RAMA DE SALIDA RN7 - 25 DE MAYO

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs	 Ran. a Salda RN7 25 de Mayo	Autos y Camionetas		98
		Omnibus		2
		Camiones		4
		Camiones con acoplado		2
		Semis		0
	 Ran. a Salda RN7 25 de Mayo	Autos y Camionetas		32
		Omnibus		0
		Camiones		1
		Camiones con acoplado		1
		Semis		1
	 Ran. a Salda RN7 25 de Mayo	Autos y Camionetas		24
		Omnibus		0
		Camiones		1
		Camiones con acoplado		0
		Semis		1

RAMA DE ENTRADA RN7 - 25 DE MAYO

Miércoles 12 de marzo 2025

HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs	 Ran. a Entrada RN7 25 de Mayo	Autos y Camionetas		0
		Omnibus		0
		Camiones		0
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
	 Ran. a Entrada RN7 25 de Mayo	Autos y Camionetas		2
		Omnibus		0
		Camiones		1
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0
	 Ran. a Entrada RN7 25 de Mayo	Autos y Camionetas		5
		Omnibus		0
		Camiones		3
		Camiones con acoplado		0
		Semis		0

RAMA DE ENTRADA RN 7 - 25 DE MAYO			Miércoles 12 de marzo 2025	
HORA	MANIOBRA	VEHÍCULOS	CONTEO	TOTAL
15 minutos más cargados horario pico 7:30 - 8:30 hrs		Autos y Camionetas	22	22
		Omnibus	0	0
		Camiones	2	2
		Camiones con acoplado	0	0
		Semis	1	1
		Autos y Camionetas	5	5
		Omnibus	0	0
		Camiones	3	3
		Camiones con acoplado	0	0
		Semis	0	0
		Autos y Camionetas	2	2
		Omnibus	0	0
		Camiones	1	1
		Camiones con acoplado	0	0
		Semis	0	0
		Autos y Camionetas	0	0

4.2- Factor de hora pico (FHP)

Se considera un FHP (Factor de hora pico) =1, es decir que en los 4 cuartos de 15 minutos que conforman la hora pico se mantiene el mismo volumen de vehículos que los 15 minutos más cargados de la hora.

4.3- Volúmenes actuales

Teniendo en cuenta lo expuesto precedentemente, a los volúmenes censados consignados en las planillas se los debe multiplicar por 4 para referir los volúmenes horarios.

Las intensidades en hora pico mañana en cada uno de los intercambiadores y sus intersecciones asociadas ya multiplicados por 4 se resumen en las siguientes figuras.



FIG. N° 4: Volúmenes horarios actuales en Intercambiador Sarmiento/Strada-RNN7



FIG. Nº 5: Volúmenes horarios actuales en Intercambiador Houssay-Rosario-RNN7



FIG. N° 6: Volúmenes horarios actuales en Intercambiador Avellaneda-Azcúenaga -RNNº7 y calle Soldado Desconocido



FIG. N° 7: Volúmenes horarios actuales en Intercambiador Arenales-Rondeau-RNNº7



FIG. Nº 8: Volúmenes horarios actuales en Intercambiador Urquiza-RNNº7



FIG. N° 9: Volúmenes horarios actuales en Intercambiador Tirasso-Holmberg-RNN°7



FIG. N° 10: Volúmenes horarios actuales en Intercambiador E. González-RNN°7



FIG. N° 11: Volúmenes horarios actuales en Intercambiador carril Ponce -RNN°7

4.4-Software de simulación utilizado

Para todas las simulaciones de tránsito realizadas en este estudio se utilizó el software de microsimulación de tránsito **Synchro V8 de Trafficware** que constituye una herramienta informática sofisticada destinada al análisis y optimización del tráfico en entornos urbanos. Su utilidad radica en proporcionar a ingenieros de tráfico y planificadores urbanos una plataforma integral para modelar, simular y mejorar la eficiencia de las intersecciones y corredores viales.

Este software ofrece una amplia gama de funcionalidades, incluyendo la capacidad de modelar intersecciones viales de manera precisa y detallada, simular el flujo de vehículos en escenarios virtuales, y optimizar la sincronización de semáforos para mejorar el flujo de tráfico y reducir los tiempos de espera.

Además, el Synchro V8 proporciona herramientas para analizar la Capacidad y el Nivel de Servicio de las intersecciones, lo que permite identificar áreas de congestión y proponer soluciones para mejorar la circulación vial.

4.5- Simulación en escenario situación actual

Este escenario de situación actual, comprende la evaluación del tránsito en la condición existente, sin el proyecto, con la infraestructura vial actual. Este estado base sirve para efectuar la calibración del modelo, que permitirá visualizar las situaciones observadas durante el trabajo de campo, en el sector de estudio y luego se toma como marco de referencia para el análisis de la situación a futuro, a fin de observar las mejoras a la red vial en términos de congestión debido al proyecto.

4.5.1- Flujos

Los flujos corresponden a los volúmenes censados en los 15 minutos más cargados de la hora pico multiplicados por 4, teniendo en cuenta un FHP=1. Dichos volúmenes horarios se consignan en las Figuras N° 4 a 11.

4.5.2. Resultados de la simulación en escenario –SITUACION ACTUAL (SIN PROYECTO):

A continuación, se presentan los resultados del software.

- **Animación, Colas, Velocidad promedio y demoras**

Animación: Con la animación, se puede observar cómo se mueven los vehículos a través de una intersección, intercambiador ó corredor vial durante un período de tiempo determinado. Esto facilita la comprensión de cómo funciona el sistema vial y cómo se ven afectados los tiempos de viaje y la congestión. En el presente informe se adjunta video con la menciona animación de la simulación en este escenario analizado.

Demoras: Las demoras en Synchro se refiere al tiempo en el cual los vehículos se encuentran viajando a velocidades menores a las permitidas en los tramos de la red vial y representa una idea de la congestión vehicular por sector de la red vial.

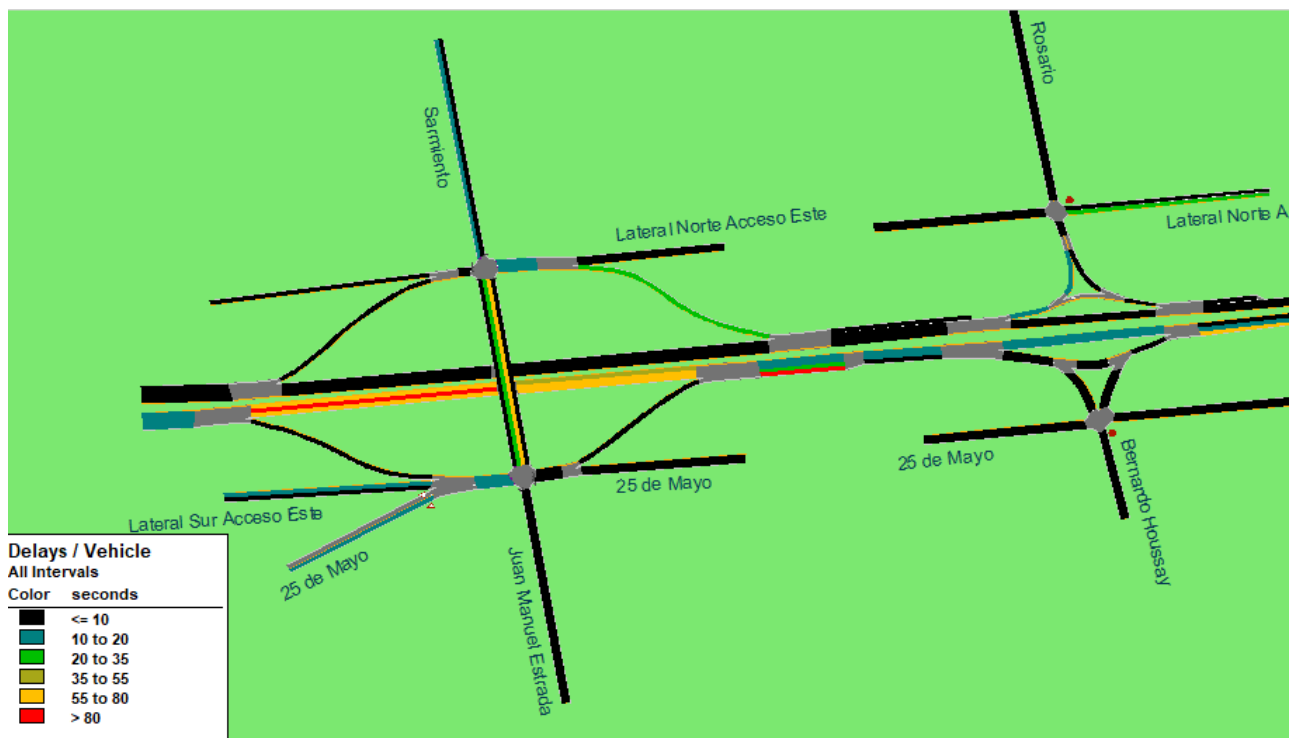


FIG. N° 12: Demoras en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Sarmiento/Estrada-y Rosario-Houssay-RNN°7



FIG. N° 13: Demoras en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Avellaneda-Azcuénaga y Arenales-Rondeau-RNN°7

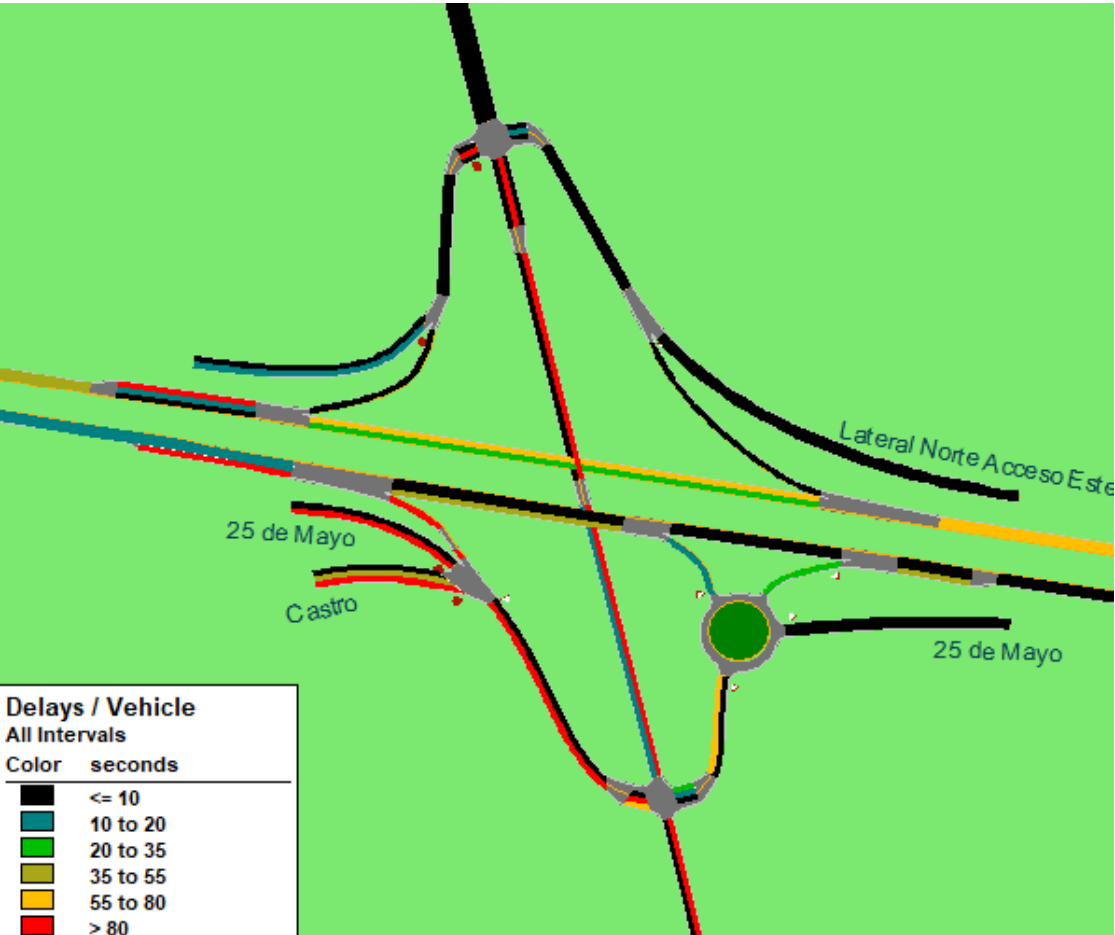


FIG. N° 14: Demoras en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Tirasso-Holmberg-RNN°7



FIG. N° 15: Demoras en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Urquiza-RNN°7

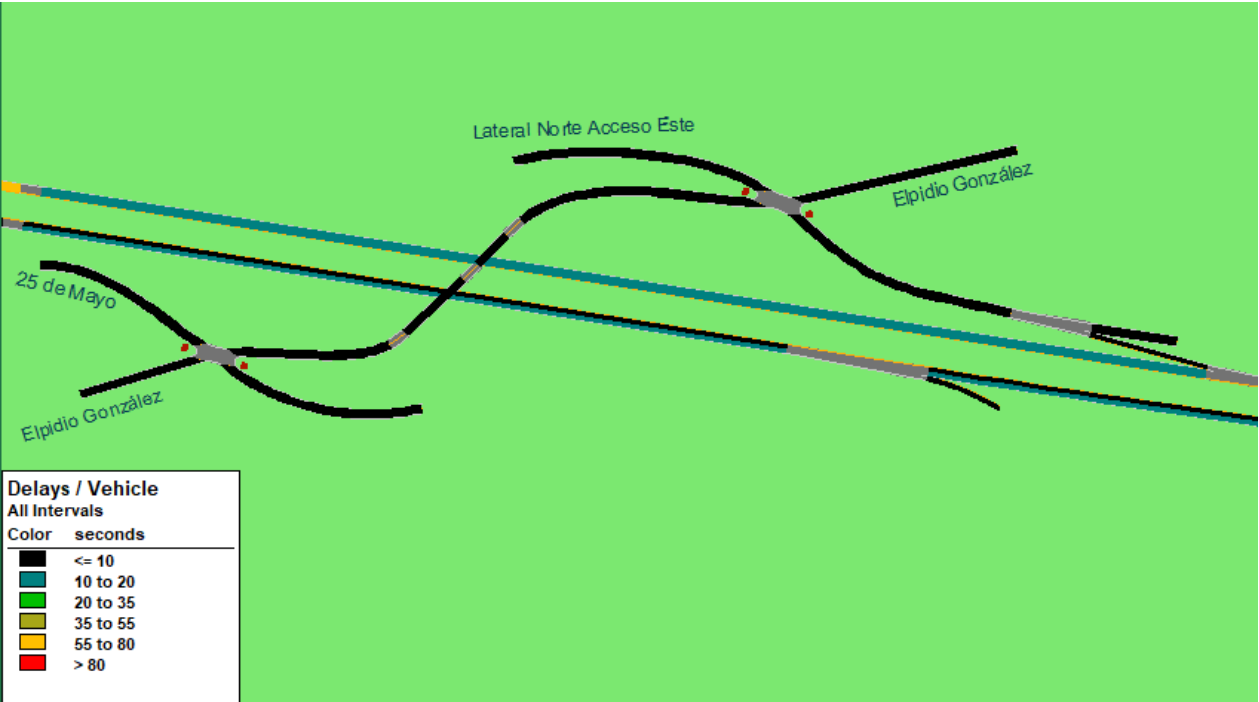


FIG. N° 16: Demoras en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador E.Gonzalez-RNN°7



FIG. N° 17: Demoras en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Carril Ponce-RNN°7

Velocidad Promedio: La velocidad promedio en Synchro se refiere a la velocidad media de los vehículos que circulan por una intersección o un tramo de carretera durante el período simulado. Esta métrica es importante para evaluar la fluidez del tráfico y el nivel de servicio de una infraestructura vial.



FIG. N° 18: Velocidad media en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Sarmiento/Estrada-y Rosario-Houssay-RNN°7



FIG. N° 19: Velocidad media en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Avellaneda-Azcúenaga y Arenales-Rondeau-RNN°7

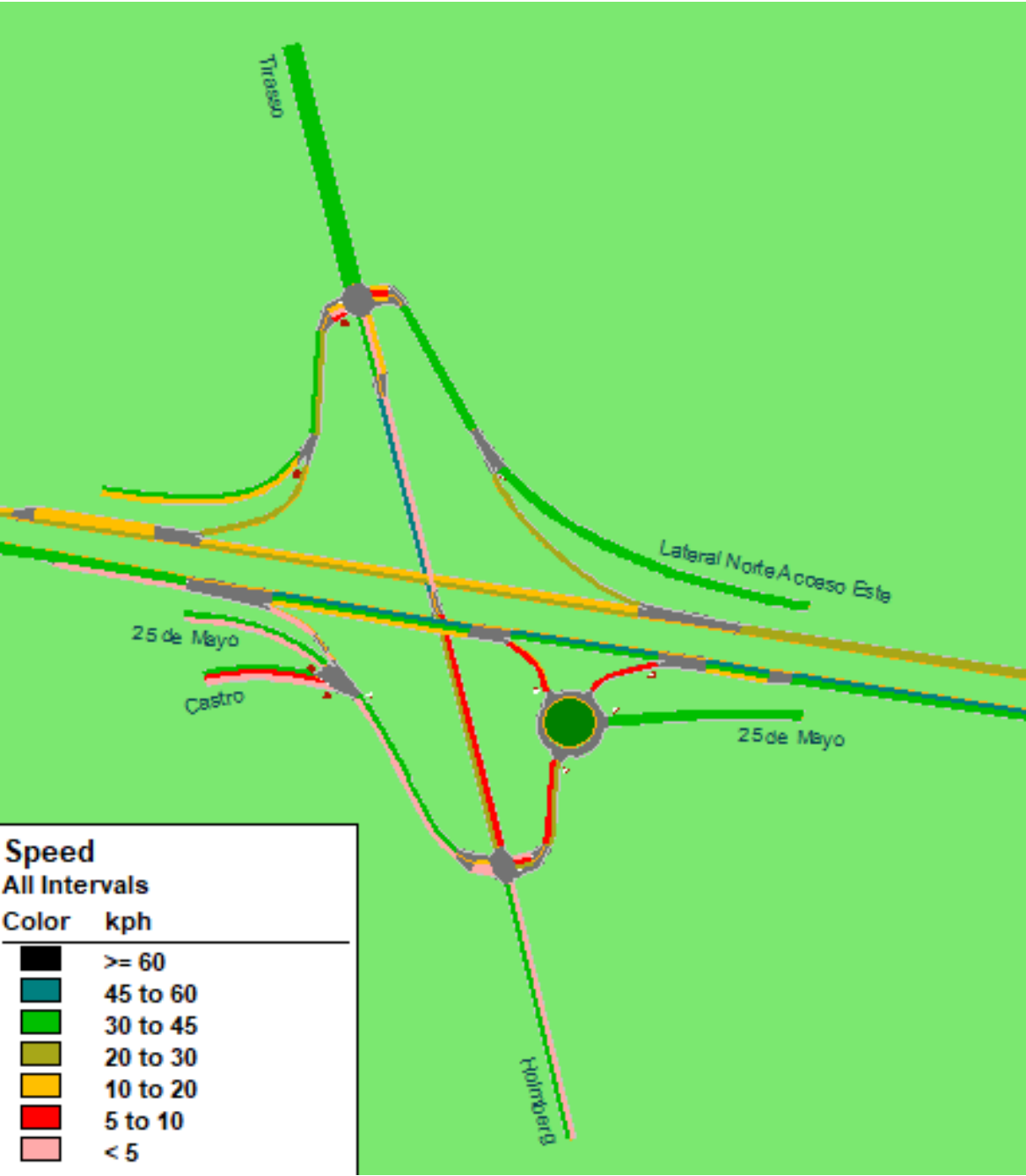


FIG. N° 20: Velocidad media en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Tirasso-Holmberg-RNN°7



FIG. N° 21: Velocidad media en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Urquiza-RNN°7

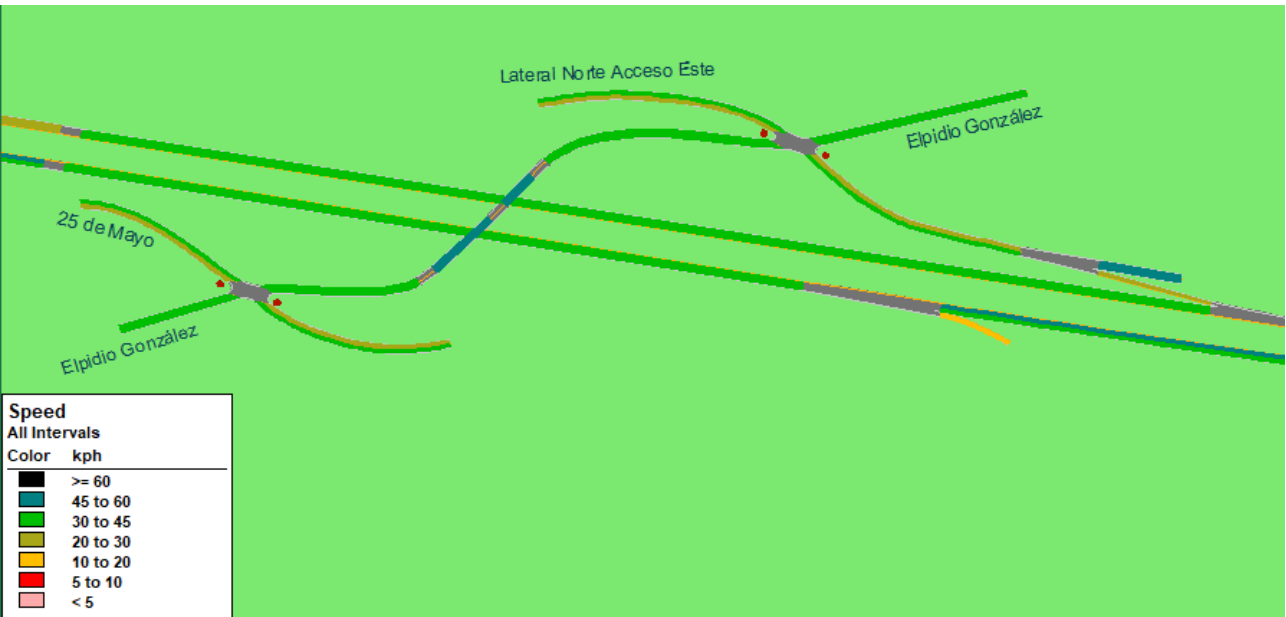


FIG. N° 22: Velocidad media en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador E.Gonzalez-RNN°7

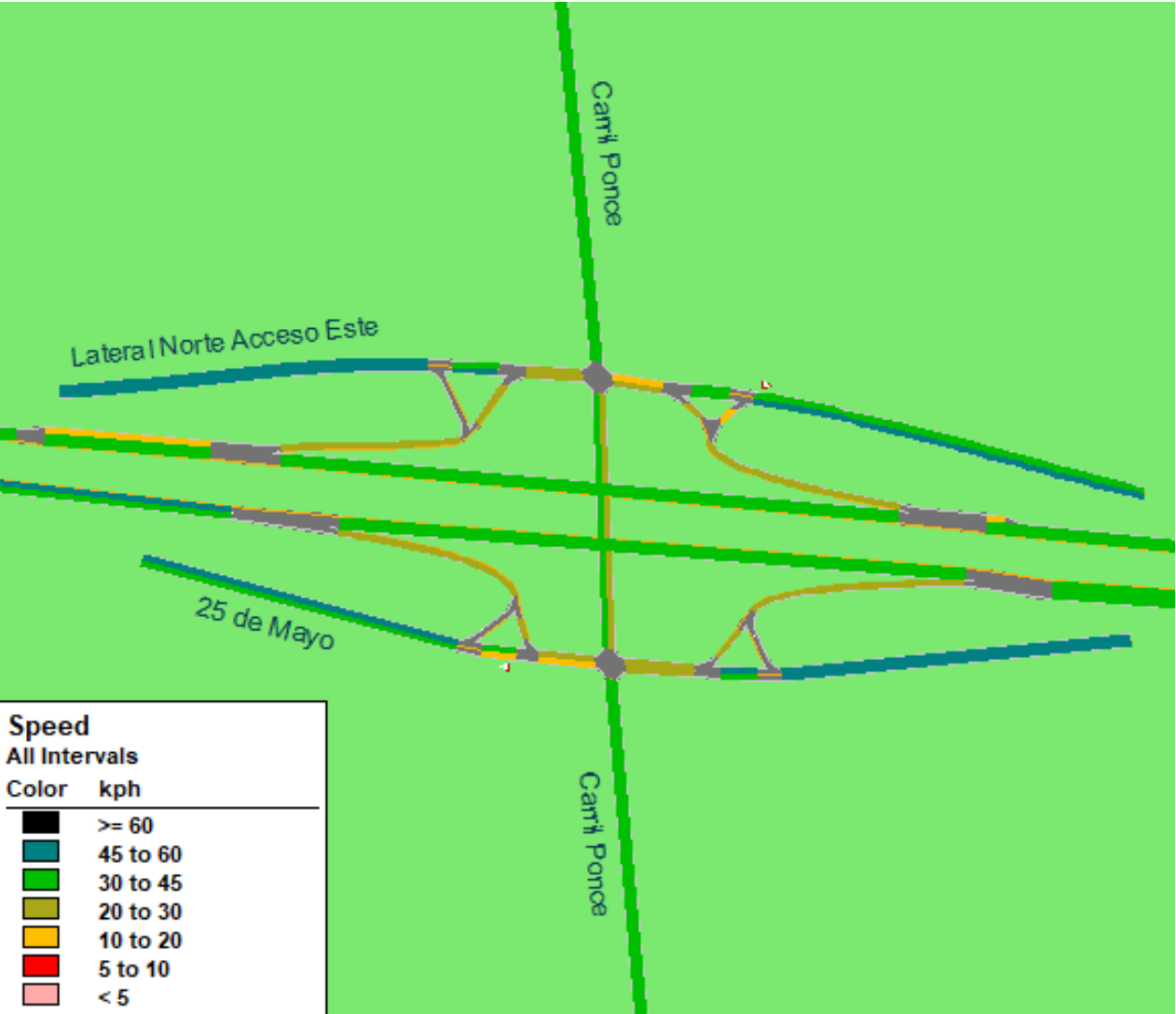


FIG. N° 23: Velocidad media en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Ponce-RNN°7

Colas: En el contexto de Synchro, las colas se refieren a las líneas de vehículos que se forman en una intersección o en un tramo de carretera debido a la congestión. De éstas se observan tres posiciones, promedio, percentil 90% y máxima observada.

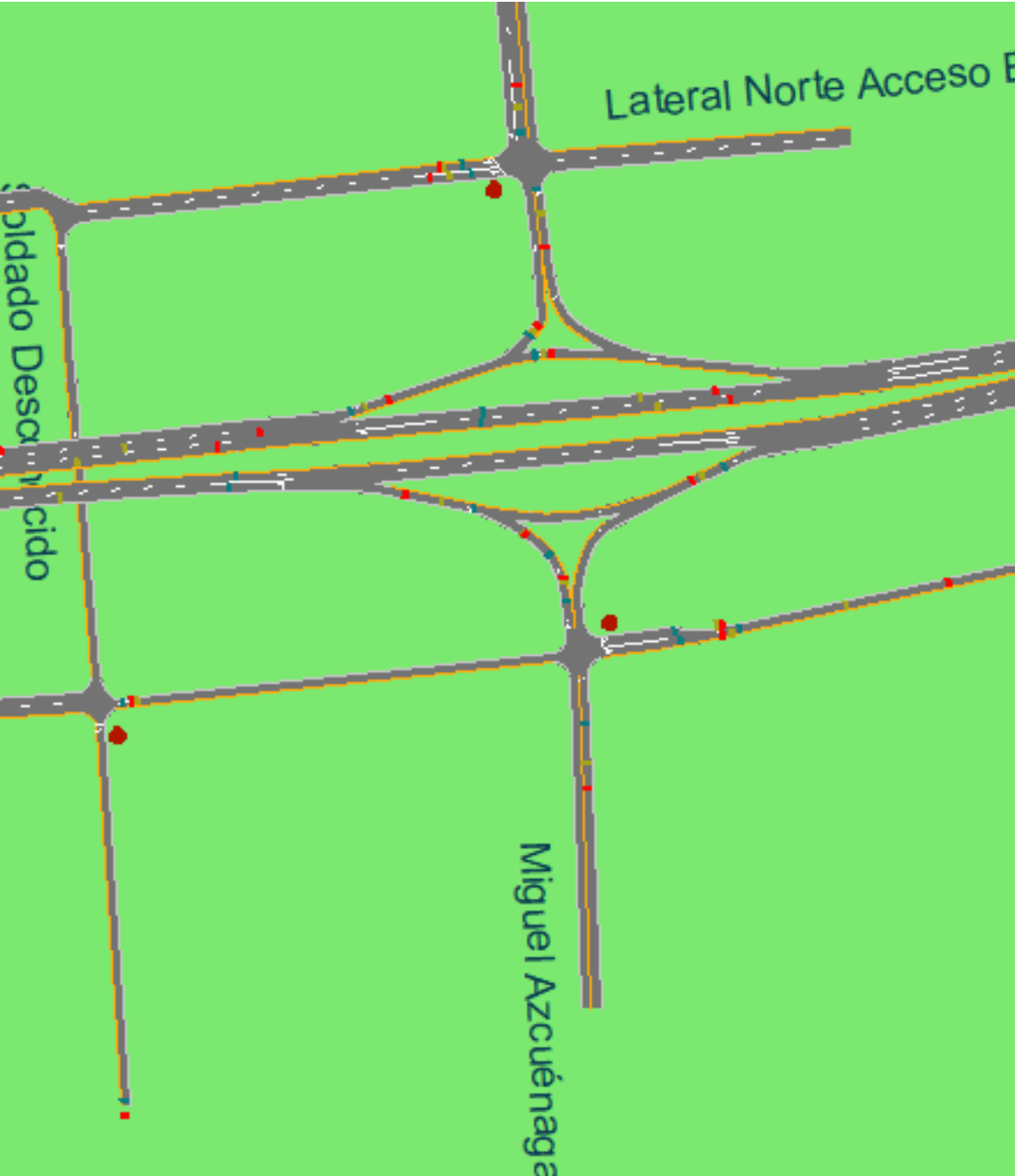


FIG. N° 24: Colas en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Sarmiento-Estrada-RNN7



Queue Lengths	
All Intervals	
Color	Queue Type
Teal	Average
Olive	95th Percentile
Red	Max Observed

FIG. N° 25: Colas en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Rosario-Houssay-RNN°7



Queue Lengths	
All Intervals	
Color	Queue Type
Blue	Average
Yellow	95th Percentile
Red	Max Observed

FIG. N° 26: Colas en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Avellaneda-Azcúenaga - RNN°7



Queue Lengths All Intervals	
Color	Queue Type
■	Average
■	95th Percentile
■	Max Observed

FIG. N° 27: Colas en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Arenales-Rondeau-RNN°7

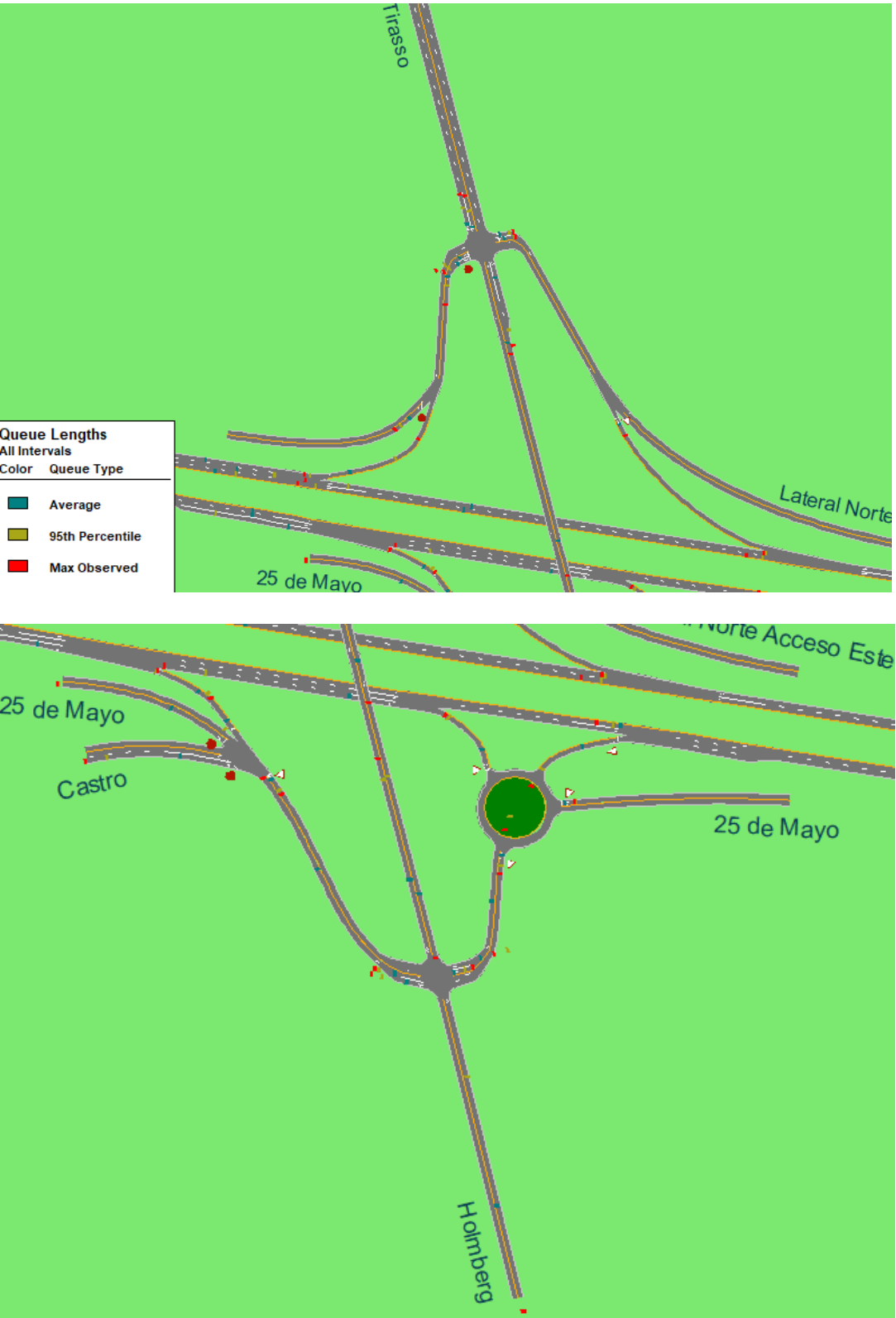


FIG. N° 28: Colas en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Tirasso-Holmberg-RNN⁷



FIG. N° 29: Colas en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Urquiza-RNN°7



FIG. N° 30: Colas en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador E.González-RNN°7

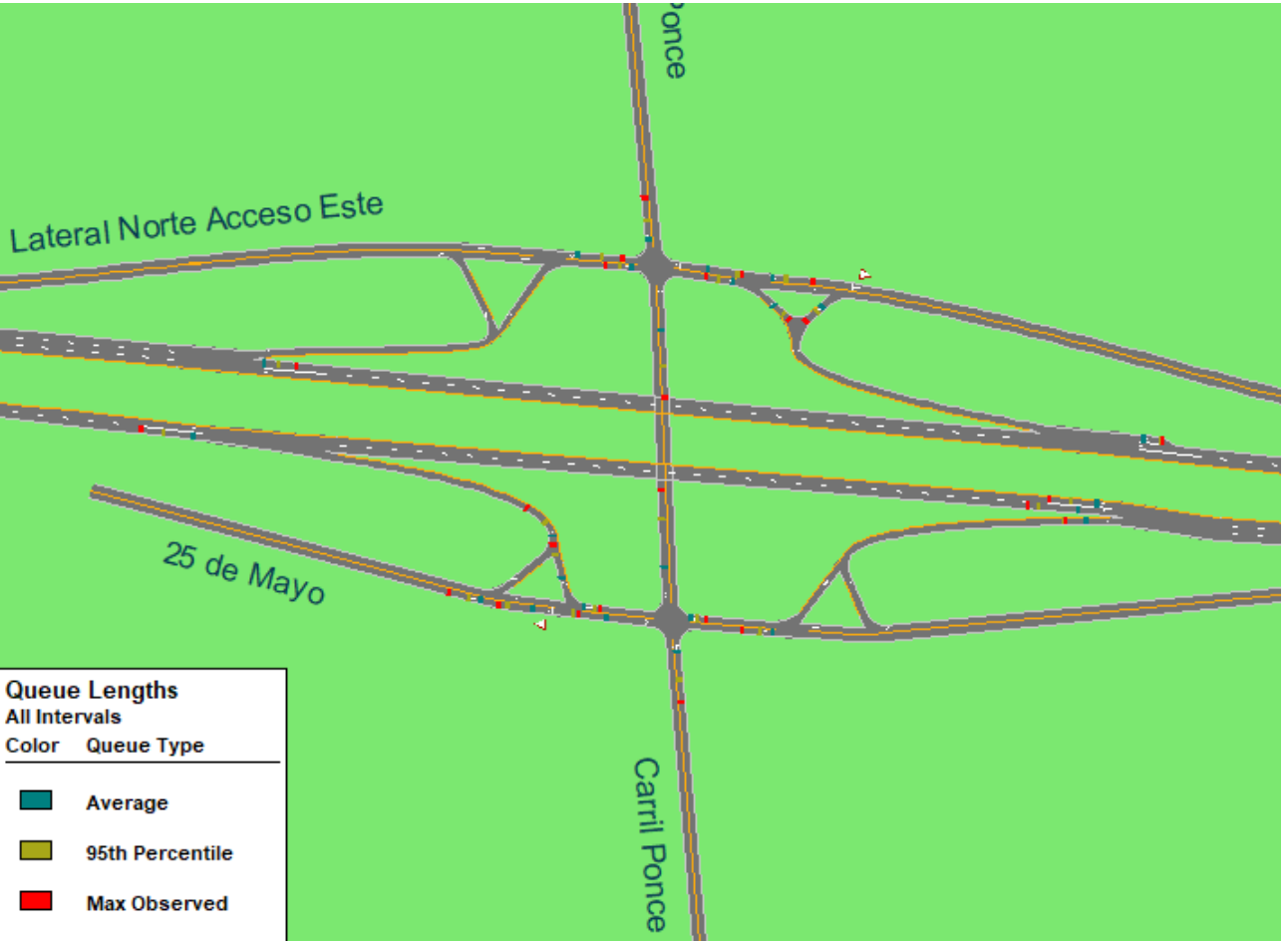


FIG. N° 31: Colas en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Ponce-RNN°7

ICU: En el software Synchro, "ICU" significa "Intersection Capacity Utilization" (Utilización de la Capacidad de la Intersección). Es una medida utilizada para evaluar la eficiencia y la capacidad de una intersección vial en función del flujo de tráfico que pasa

a través de ella en comparación con su capacidad máxima. La ICU se expresa típicamente como un porcentaje y representa la proporción de la capacidad máxima de la intersección que está siendo utilizada en un momento dado.

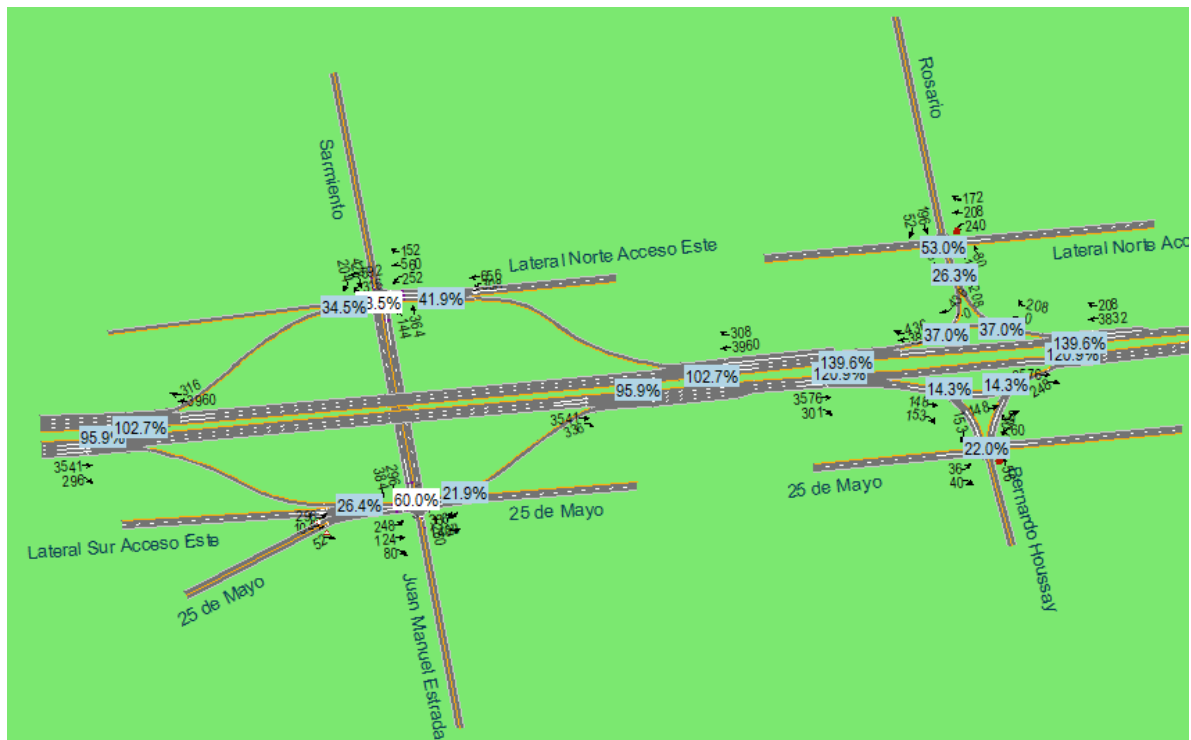


FIG. N° 32: ICU en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Sarmiento/Estrada y Rosario-Houssay-RNN7



FIG. N° 33: ICU en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Avellaneda-Azcúenaga y Arenales-Rondeau-RNN7

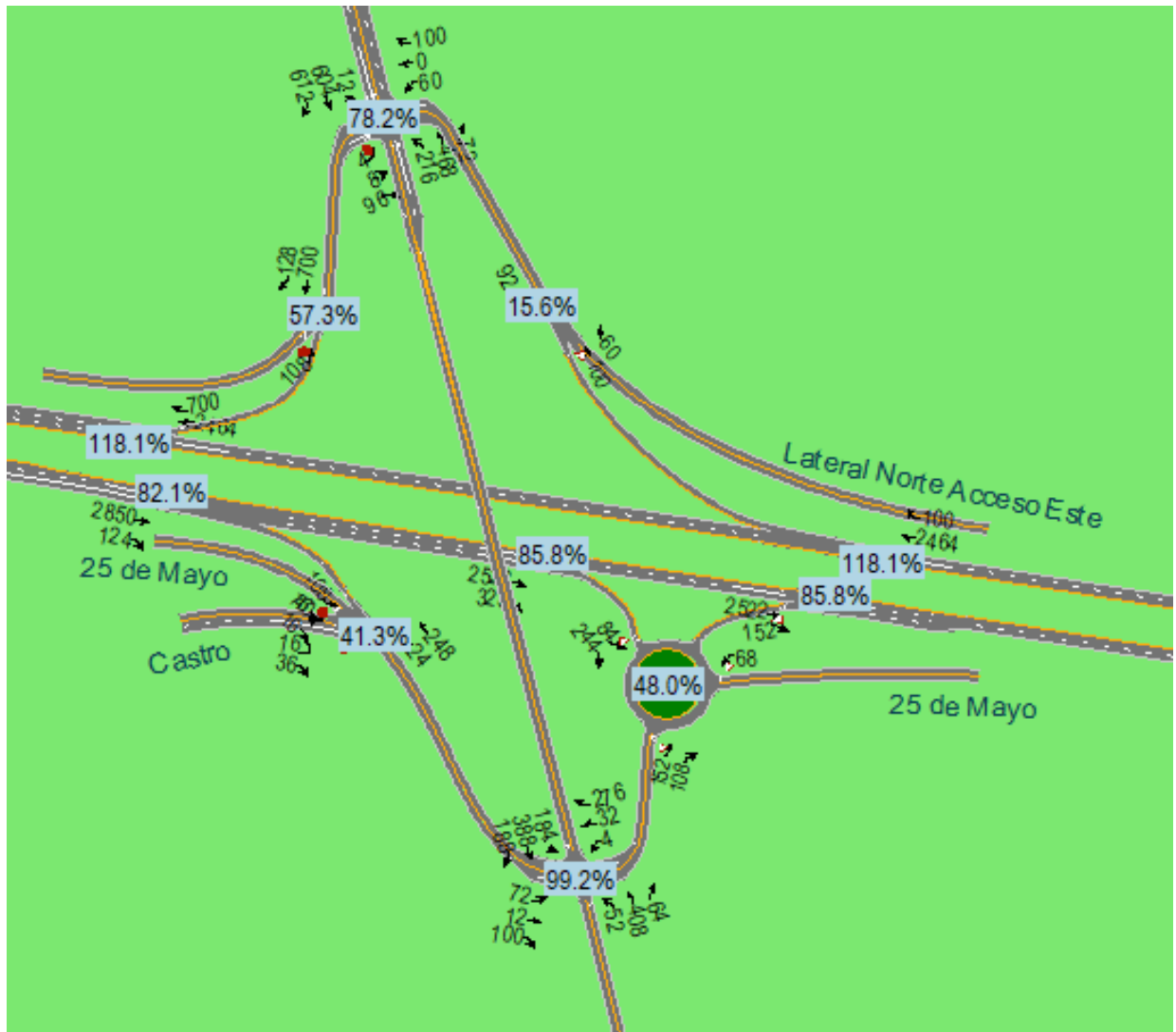


FIG. N° 34: ICU en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Tirasso-Holmberg-RNN°7

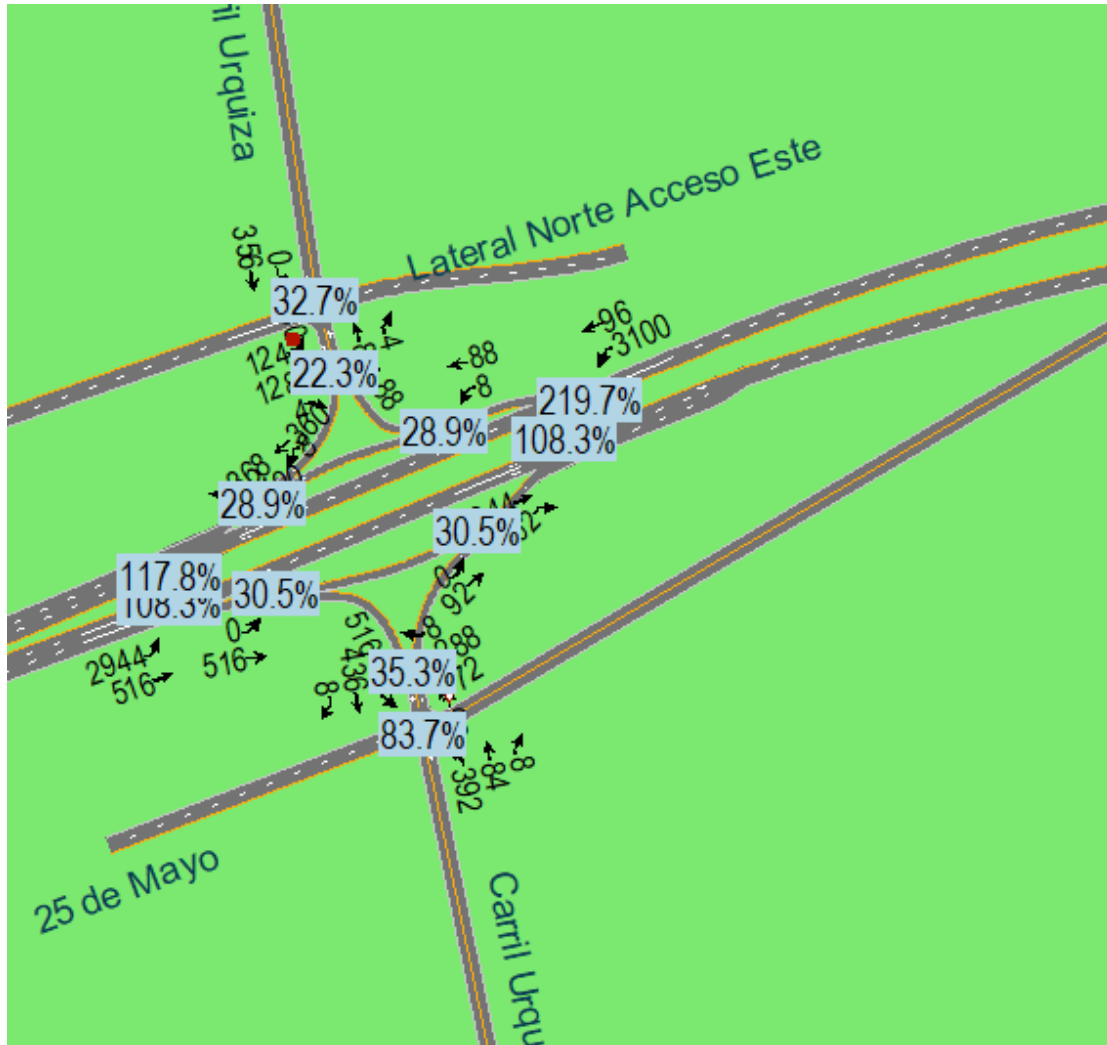


FIG. N° 35: ICU en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Urquiza-RNN°7



FIG. N° 36: ICU en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador E.Gonzalez-RNN°7

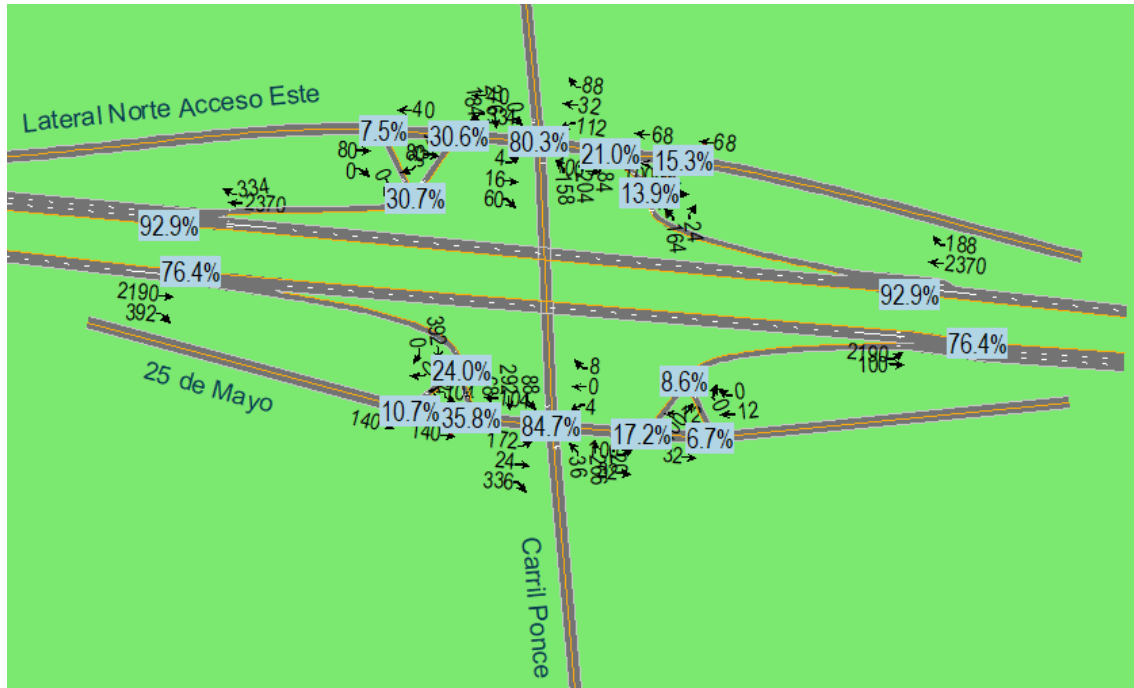


FIG. N° 37: ICU en escenario SITUACIÓN ACTUAL en Intercambiador Ponce-RNNº7

-Niveles de Servicio de las intersecciones semaforizadas: El Nivel de Servicio expresa la calidad de la explotación del servicio de una red vial ó elemento de la misma, en este caso de las intersecciones semaforizadas existentes.

Existen 6 niveles de servicio, desde la “A” hasta la “F”. Cada uno de ellos caracteriza las condiciones de explotación de la red vial y su percepción por el usuario en términos de factores tales como:

- la velocidad y tiempo de recorrido
- la libertad de maniobra
- las interrupciones a la circulación
- el confort y la conveniencia.

El mejor Nivel de Servicio corresponde al NS=A, mientras que el peor es el NS=F, correspondiéndole a éste último el concepto de congestión total, sin libertad de maniobra.

Según la simulación efectuada, las intersecciones semaforizadas de la red vial se encuentran funcionando con los siguientes niveles de servicio:

- Intersección calle Sarmiento-Lateral Norte RNNº7: Nivel de Servicio “B”
- Intersección calle Estrada-Lateral Sur RNNº7: Nivel de Servicio “B”
- Intersección calle Arenales-Lateral Norte RNNº7: Nivel de Servicio “E”
- Intersección calle Rondeau-Lateral Sur RNNº7 (25 de Mayo): Nivel de Servicio “B”

4.6- Conclusiones de la Simulación en Escenario Situación Actual

Conforme a la simulación de tránsito realizada, se observan los siguientes inconvenientes de congestión vehicular:

1-Intercambiador Sarmiento/Estrada-RNNº7:

-Demoras apreciables y velocidades medias bajas en:

-El tramo entre las intersecciones de las calles laterales de la RNNº7, ya que no pueden los vehículos realizar la maniobra Norte-Oeste de giro a la izquierda (actualmente sólo con posibilidad de realizar esta maniobra con precaución, cuando la columna de vehículos que circula en sentido Norte-Sur los deja)

-Colas apreciables

-En los tramos consignados donde se observan Demoras y velocidades medias bajas

-En el tramo de calle Sarmiento en sentido de circulación Norte-Sur al llegar a la intersección con la calle Lateral de la RNNº7.

-ICU

-Las intersecciones de la calzada principal de la RNNº7 con las ramas de salida y entrada con la calle Lateral Sur se encuentran funcionando al límite de su Capacidad (96%) pero sin problemas de congestión apreciable.

-Las demás intersecciones se encuentran funcionando con un remanente de Capacidad importante.

-Niveles de Servicio de las intersecciones semaforizadas:

-Todas las intersecciones semaforizadas de este intercambiador se encuentran funcionando con NS=B, (es decir sin problemas de congestión)

2-Intercambiador Houssay-Rosario

-No se observan demoras apreciables

-Se observan velocidades medias bajas en:

-El tramo de la calle lateral Norte al llegar a Rosario

-En las ramas de salida Oeste-Sur y ramas de entrada Este-Norte y Norte-Oeste

-Colas apreciables

-En los tramos consignados donde se observan velocidades medias bajas

-ICU

-Las intersecciones se encuentran funcionando con un remanente de Capacidad importante.

3-Intercambiador Avellaneda-Azcuénaga

-Demoras, colas apreciables y velocidades medias bajas en:

-El tramo de la calle Soldado desconocido al llegar a la calle Lateral Sur.

-El tramo de la calle 25 de Mayo al llegar a la calle Soldado desconocido.

-ICU

-La intersección Soldado desconocido-25 de Mayo se encuentra funcionando casi al límite de su Capacidad.

4-Intercambiador Arenales-Rondeau

-Demoras apreciables y velocidades medias bajas en:

-La calle de vinculación entre ambas calles laterales

-Colas apreciables

-En los tramos consignados donde se observan Demoras y velocidades medias bajas

-ICU

-La intersección Arenales-lateral Norte se encuentra funcionando casi al límite de su Capacidad.

-Niveles de Servicio de las intersecciones semaforizadas:

-La intersección semaforizada Rondeau-lateral Sur se encuentra funcionando con NS=B, (es decir sin problemas de congestión apreciables) pero la Intersección calle

Arenales-Lateral Norte RNN°7 posee Nivel de Servicio “E” (es decir CON problemas de congestión apreciables)

5-Intercambiador Tirasso-Holmberg

-Demoras, colas apreciables y velocidades medias bajas en:

-El tramo de la calle Holmberg en sentido Sur-Norte al llegar a la calle Lateral.

-El tramo de la calle Tirasso/Holmberg entre calles Laterales.

-El tramo de la calle Lateral Sur al llegar a Holmberg desde el Oeste

-ICU

-Las intersecciones Tirasso/Holmberg con las colectoras Norte y Sur se encuentra funcionando casi al límite de su Capacidad.

6-Intercambiador Urquiza

En este escenario de situación actual, este intercambiador funciona bien, sin demoras, colas o bajas de velocidad apreciables.

7-Intercambiador Elpidio González

En este escenario de situación actual, este intercambiador funciona bien, sin demoras, colas o bajas de velocidad apreciables.

8-Intercambiador en carril Ponce

-En este escenario de situación actual, este intercambiador funciona bien, sin demoras, colas o bajas de velocidad apreciables.

5) EVALUACIÓN DE LA SITUACIÓN A FUTURO (CON PROYECTO)

A la cantidad de vehículos actuales en la red vial externa al proyecto medidos a través del censo vehicular efectuado, se le debe sumar el crecimiento vegetativo del tránsito durante la construcción y periodo de diseño adoptado para este proyecto.

Debe tenerse en cuenta que el proyecto modifica la red vial existente, por lo que en la situación futura se debe considerar:

1-El cambio de sentido de circulación de las colectoras Norte y Sur

El proyecto modifica la situación actual de tránsito de las colectoras Norte y Sur de la RNN°7 en el tramo de análisis. En el escenario a futuro, la colectora Norte tiene un solo sentido de circulación Oeste-Este, mientras que la colectora Sur también tiene un solo sentido de circulación pero Este-Oeste, es decir las colectoras poseen un solo sentido de circulación e igual al de la calzada de la RNN°7 más próxima a ella.

Esta situación de modificación del sentido de circulación en algunos tramos de las colectoras Norte y Sur hace que los volúmenes actuales se redistribuyan en función de las posibilidades que tendrán los motoristas según el sentido de circulación posible.

2-La modificación de los intercambiadores existentes a los que se le agrega un cruce a la RNN°7 y nueva planimetría de las ramas de entrada y salida a la RNN°7.

Esta situación de modificación de los intercambiadores existentes hace que los volúmenes actuales se redistribuyan en función de las nuevas posibilidades de cruce de la RNN°7 en los intercambiadores Houssay-Rosario, Avellaneda-Azcuénaga y Urquiza que en este nuevo escenario se tiene.

5.1- Crecimiento vegetativo del tránsito

Tasa de crecimiento:

La tasa de crecimiento depende de varios factores entre los que se incluyen el crecimiento demográfico de la zona, el contexto de crecimiento ó decrecimiento económico y demás.

A falta de un estudio socioeconómico que la defina, puede obtenerse a partir de la información extraída de la serie histórica de TMDA para la estación censal de la Dirección Nacional de Vialidad tomada como referencia ubicada en el tramo Guaymallén-Empalme con RN40, que incluye el tramo en estudio. Los datos estadísticos que se tienen desde la página web de la Dirección Nacional de Vialidad son del periodo 2016-2023 (2023 es el año más actualizado que cuenta con información).

En función de los datos de TMDA de esta serie histórica, se procedió a obtener una regresión lineal cuya ecuación permite obtener la tasa de crecimiento.

En tal ecuación, la pendiente de la recta determina la tasa de crecimiento, que para el caso corresponde a un valor de **i=1.28%**.

Ruta: 0007

Distrito: 4 - Mendoza

Límites del Tramo	Inicio	Fin	TMDA
GUAYMALLÉN - B/N R.N.40 (P.SUP.)	1037,44	1040,31	100453

Información adicional de la Estación

Serie Histórica

Año	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TMDA	91893	91342	90766	90366	70000	98000	110790	100453

Clasificación

Promedio Anual 2023

Autos y Ctas. 84,6	S/A 6,4	Bus-C/A-Semi 9
------------------------------	-------------------	--------------------------

8328_{H30}
Hora de Diseño

60/40_{ASC/DESC}
Distribución por sentido

Referencias

Autos y Ctas.	vehículos livianos: autos y camionetas
Bus	ómnibus de larga distancia
S/A	camiones sin acoplado, ómnibus de corta distancia y combis de pasajeros
C/A	camiones con acoplado
Semi	camiones con semi-remolque
Otros	todas las categorías que no son vehículos livianos

Debe tenerse en cuenta sin embargo, que esta serie estadística incluye el periodo de pandemia entre el 2020 y parte del 2022, periodo en el cual se disminuye drásticamente el tránsito por la prohibición de transitar en espacios públicos debido a la pandemia. Por este motivo, estos datos poseen condicionamientos que pueden no reflejar un crecimiento real del tránsito del periodo.

Por otra parte, la DNV utiliza para sus proyectos viales una tasa de crecimiento del 3% anual, que a priori pareciera excesiva dado el contexto económico de recesión que existe desde el 2023.

En función de todo lo expuesto se considera razonable adoptar una tasa de crecimiento del 2% anual, que es la tasa que utiliza la Dirección Provincial de Vialidad en sus estudios, considerando un contexto de moderada expansión económica en los próximos años.

Por todo lo expuesto se adopta una tasa de crecimiento del tránsito del 2% anual.

Crecimiento vegetativo del tránsito

Los volúmenes actuales censados se deben aumentar por el crecimiento vegetativo del tránsito al fin del periodo de diseño de 15 años + 3 años de construcción previstos (año 2026-2043) con la tasa de crecimiento adoptada del 2% anual.

Para calcular el crecimiento vegetativo del tránsito en la hora de análisis se utiliza la siguiente ecuación:

$$F_c = \text{Crecimiento tránsito} = (1+i)^n - 1 / (i \cdot n)$$

Donde:

F_c=Crecimiento tránsito en el periodo n

i=tasa de crecimiento anual adoptada=2.0%

n=cantidad de años del periodo de diseño, en este caso 18 años (15 años + 3 años de construcción)

Aplicando la ecuación se obtiene un $FC=1.19$, por lo tanto, los volúmenes actuales deben multiplicarse por este factor para obtener los volúmenes al fin del periodo de diseño por el crecimiento vegetativo del tránsito.

5.2- Intensidades de tránsito a futuro

Con los nuevos volúmenes de tránsito en la hora pico considerado su crecimiento vegetativo a futuro (año 2043), se calculan los volúmenes de vehículos que llegan a los intercambiadores y sus intersecciones asociadas en el tramo de análisis, efectuando hipótesis de redistribución de los mismos por las condiciones de modificación de la red según el proyecto.

Hipótesis de redistribución de vehículos en escenario situación futura:

a-Distribución de movimiento Este-Norte en intercambiador Sarmiento/Estrada por existir a futuro el cruce posible en el intercambiador Houssay/Rosario, se adopta como hipótesis de redistribución de flujos que el 40% utilizará Sarmiento y el 60% lo hará por Houssay.

b-Los volúmenes vehiculares de los movimientos hacia el Este por colectora hacia Houssay cambian de sentido hacia Azcuénaga.

c-Se distribuyen los volúmenes de Soldado Desconocido entre Azcuénaga y Rondeau

d-Volúmenes hacia el Este por colectora hacia Rondeau ingresan a Urquiza y toman colectora hacia el Este.

e-Volúmenes de Tirasso intersección colectora Norte que se dirigen desde el Sur y que iban hacia el Este por colectora siguen derecho hacia el Norte para tomar Bandera de los Andes al Este.

f-Volúmenes hacia el Este por colectora en Holmberg intersección colectora Sur cambian de sentido hacia el Oeste.

g-Distribución de volúmenes de vehículos que se dirijan por colectora y al cambiar su sentido de circulación optarán por circular por el Acceso Este, sólo en algunos sectores.

Con las hipótesis de redistribución de volúmenes efectuada, se ingresan los nuevos volúmenes en el software para el análisis de la situación Futura con Proyecto, según se consignan en las siguientes figuras:



FIG. N° 38: Volúmenes horarios en escenario SITUACIÓN FUTURA (CON PROYECTO) en Intercambiador Sarmiento-Estrada-RNNº7

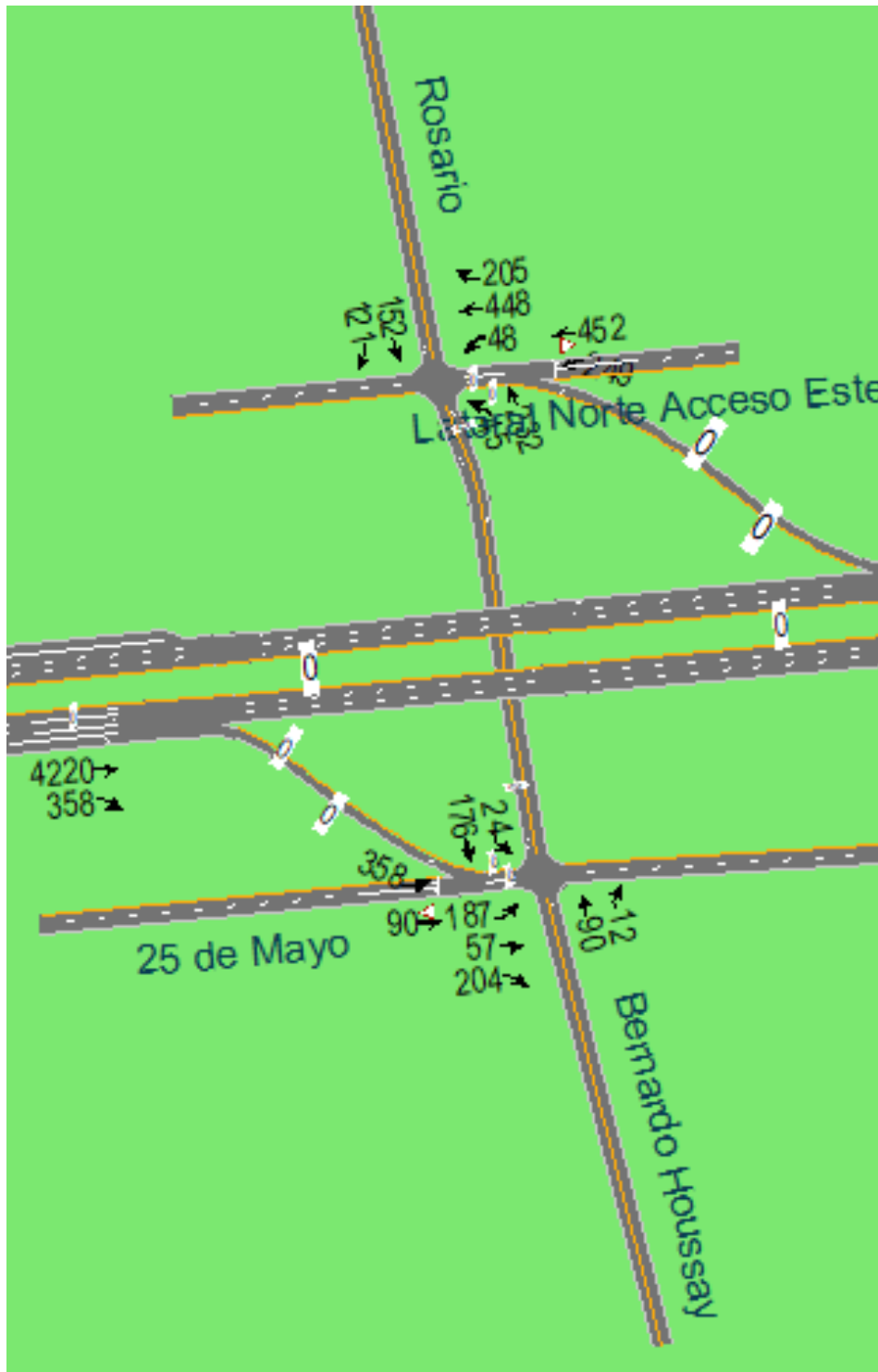


FIG. N° 39: Volúmenes horarios en escenario SITUACIÓN FUTURA (CON PROYECTO) en Intercambiador Rosario-Houssay-RNN7



FIG. N° 40: Volúmenes horarios en escenario SITUACIÓN FUTURA (CON PROYECTO) en Intercambiador Avellaneda-Azcúenaga-RNN°7



FIG. Nº 41: Volúmenes horarios en escenario SITUACIÓN FUTURA (CON PROYECTO) en Intercambiador Arenales-Rondeau-RNN7

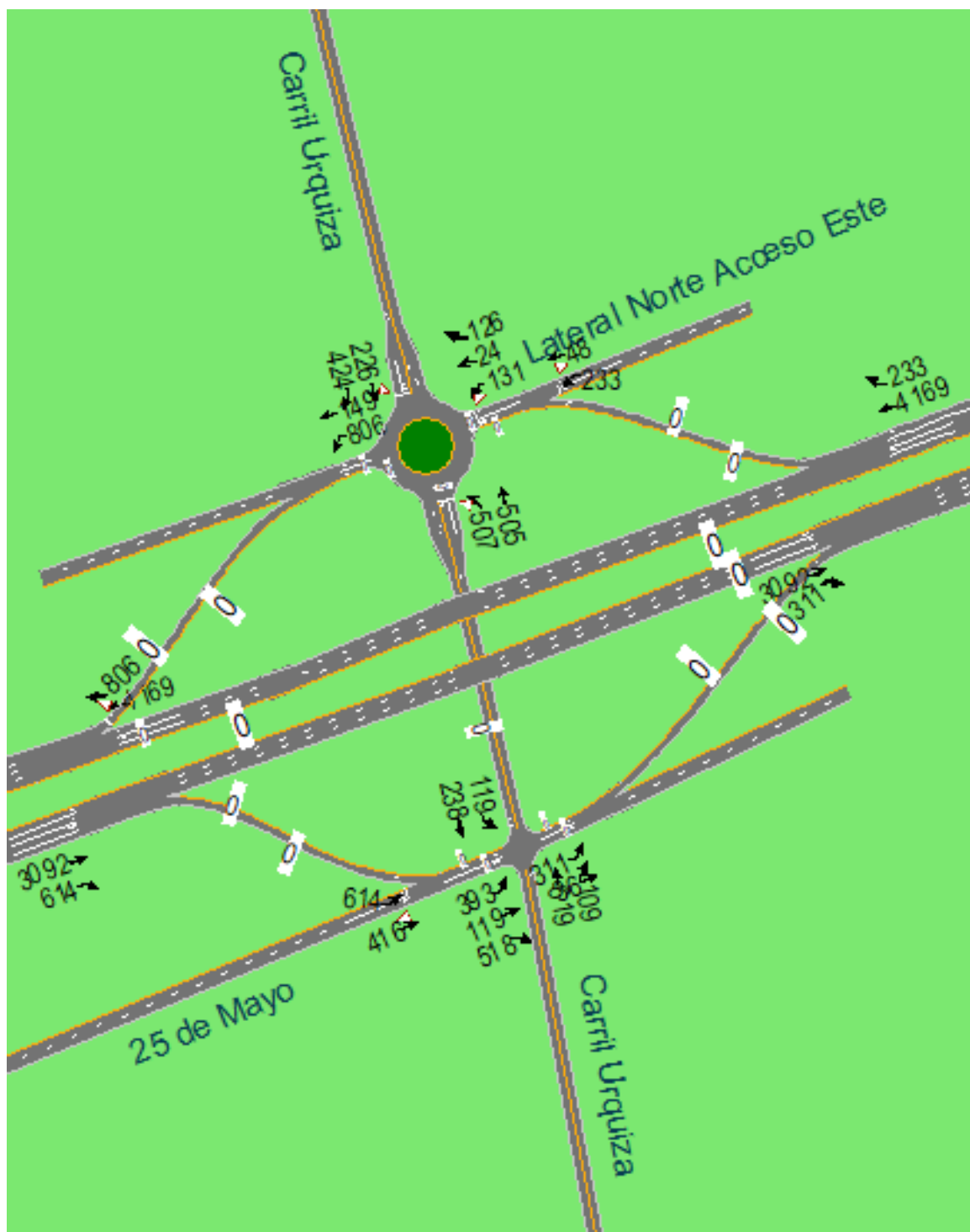


FIG. N° 42: Volúmenes horarios en escenario SITUACIÓN FUTURA (CON PROYECTO) en Intercambiador Urquiza-RNN°7



FIG. Nº 43: Volúmenes horarios en escenario SITUACIÓN FUTURA (CON PROYECTO) en Intercambiador Tirasso-Holmberg-RNNº7

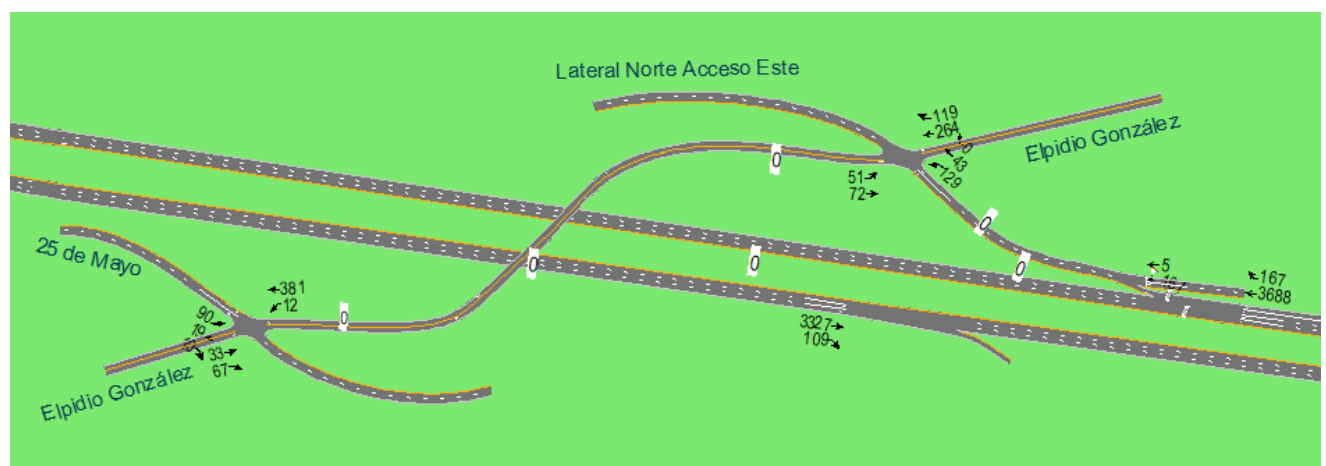


FIG. Nº 44: Volúmenes horarios en escenario SITUACIÓN FUTURA (CON PROYECTO) en Intercambiador E. González-RNNº7



FIG. N° 45: Volúmenes horarios en escenario SITUACIÓN FUTURA (CON PROYECTO) en Intercambiador Ponce-RNN7

5.3-Simulación en escenario situación futura (con proyecto)

En este escenario se realiza la simulación con la obra proyectada funcionando a pleno en la hora punta adoptada, y considerando el incremento de tránsito por proyección de crecimiento en toda la red analizada.

5.3.1- Flujos

En las Figuras N° 37 a 44 se observan los volúmenes de tránsito cargados en la simulación para este escenario a futuro en cada uno de los intercambiadores y sus intersecciones asociadas de la red vial en estudio.

5.3.2. Resultados de la simulación en escenario –SITUACION FUTURA (CON PROYECTO):

A continuación, se presentan los resultados del software.

Animación: En el presente informe se adjunta video con la mencionada animación de la simulación en este escenario a futuro.

Demoras:

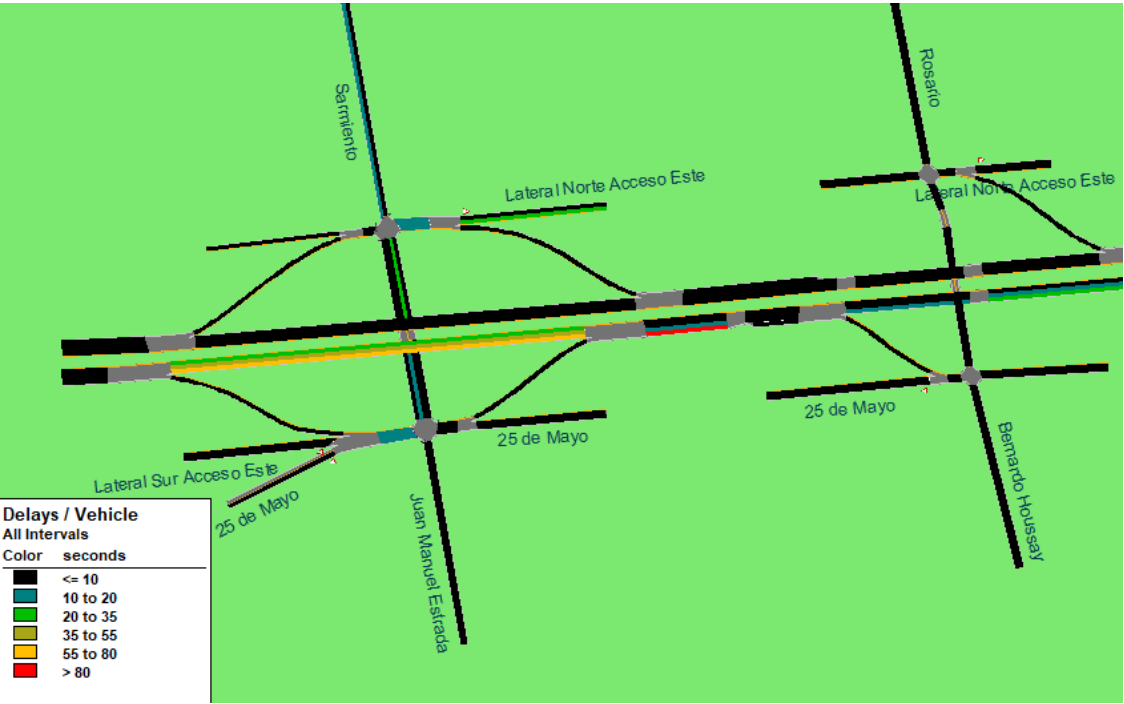


FIG. N° 46: Demoras en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Sarmiento/Estrada-y Rosario-Houssay-RNN°7

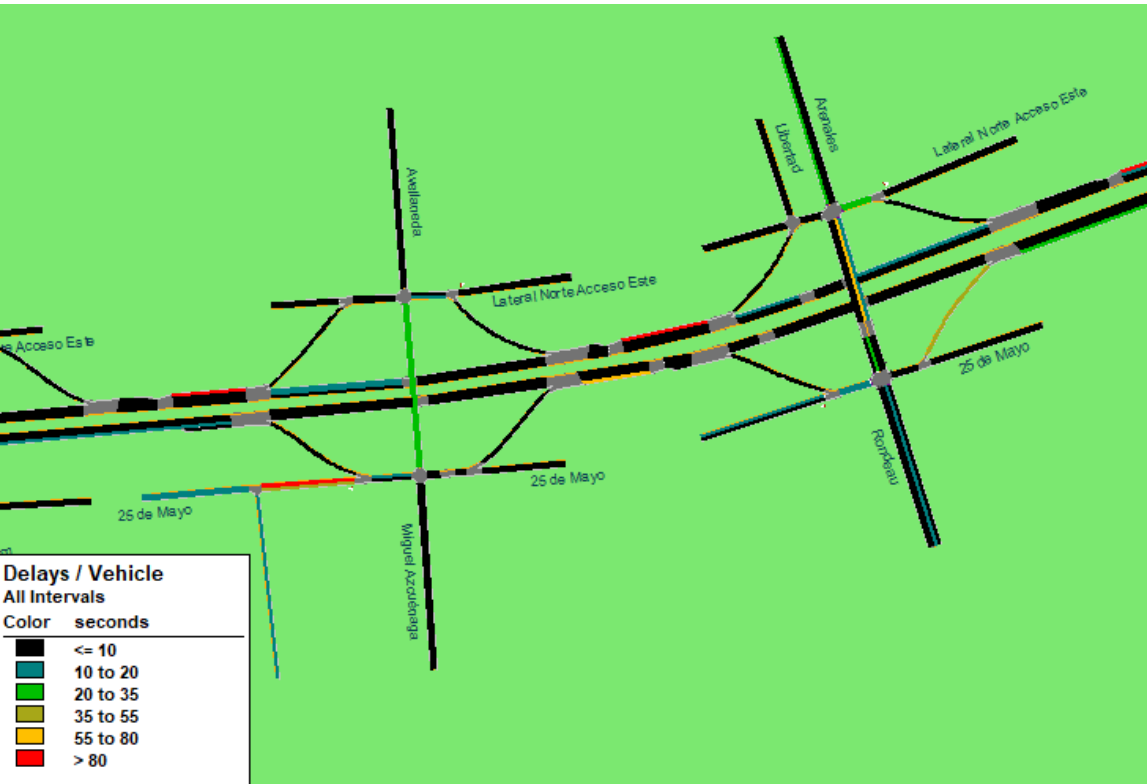


FIG. N° 47: Demoras en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Avellaneda-Azcúenaga y Arenales Rondeau-RNN°7



FIG. N° 48: Demoras en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Urquiza-RNN°7

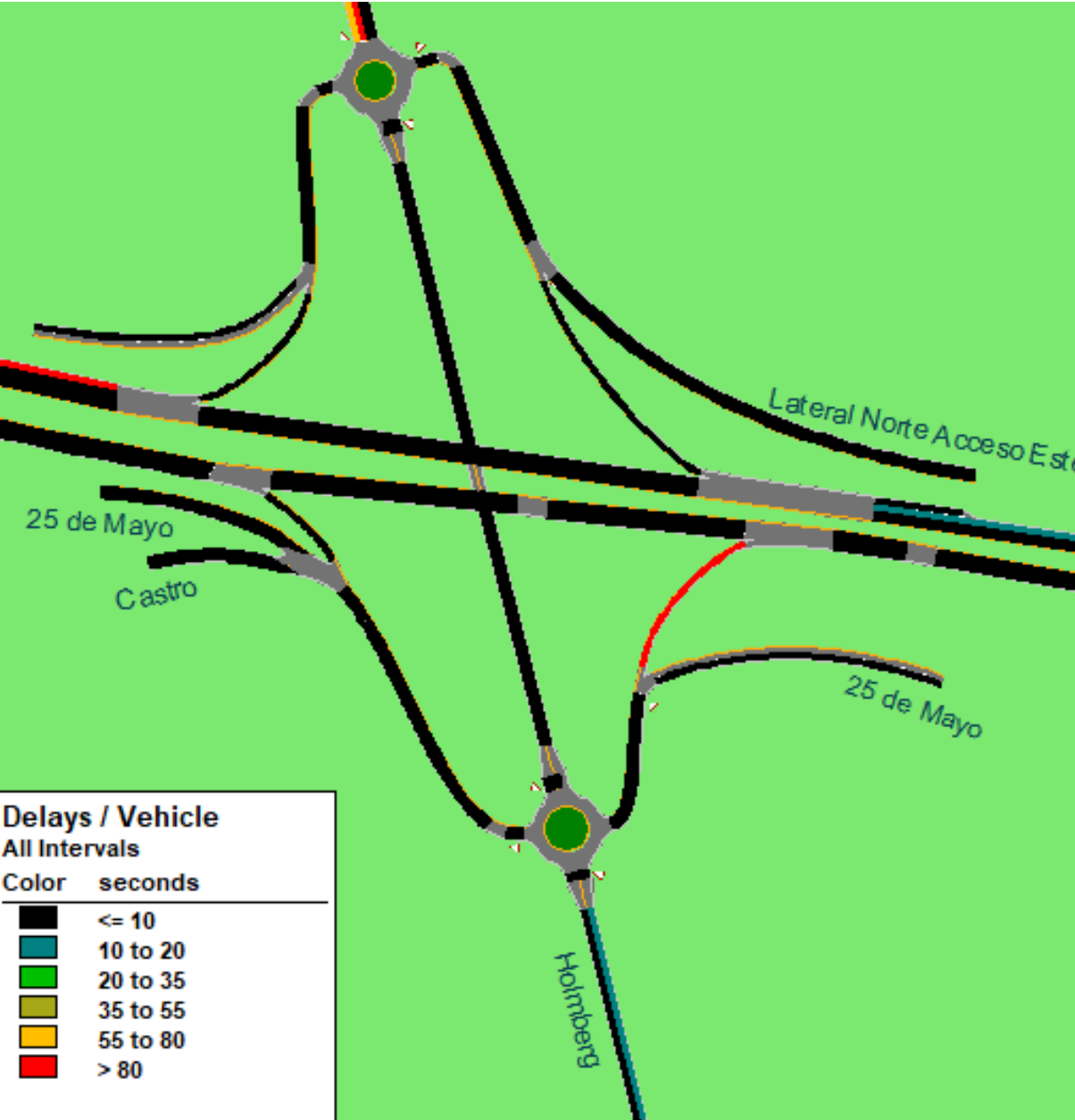


FIG. N° 49: Demoras en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Tirasso-Holmberg-RNN°7

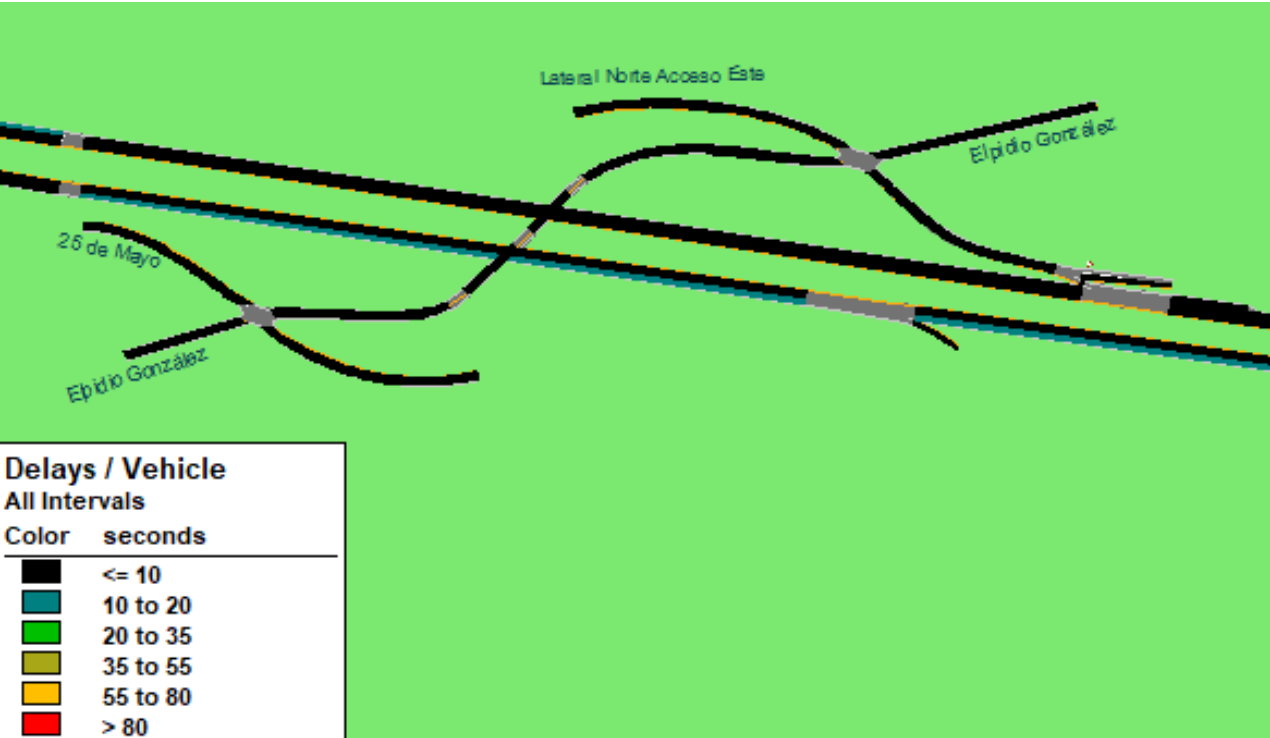


FIG. N° 50: Demoras en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador E.Gonzalez-RNN°7

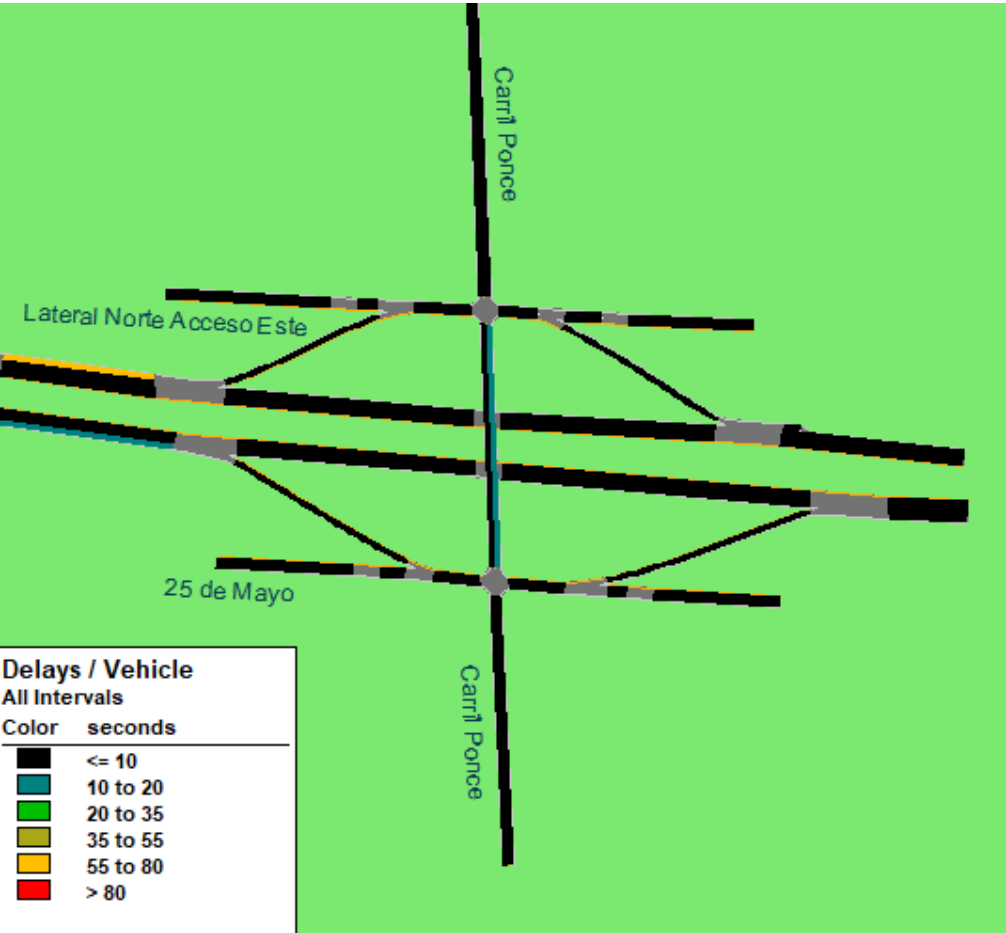


FIG. N° 51: Demoras en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Ponce-RNN°7

Velocidad Promedio:



FIG. N° 52: Velocidades medias en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Sarmiento/Estrada-y Rosario-Houssay-RNN7



FIG. N° 53: Velocidades medias en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Avellaneda-Azcúenaga-RNN°7

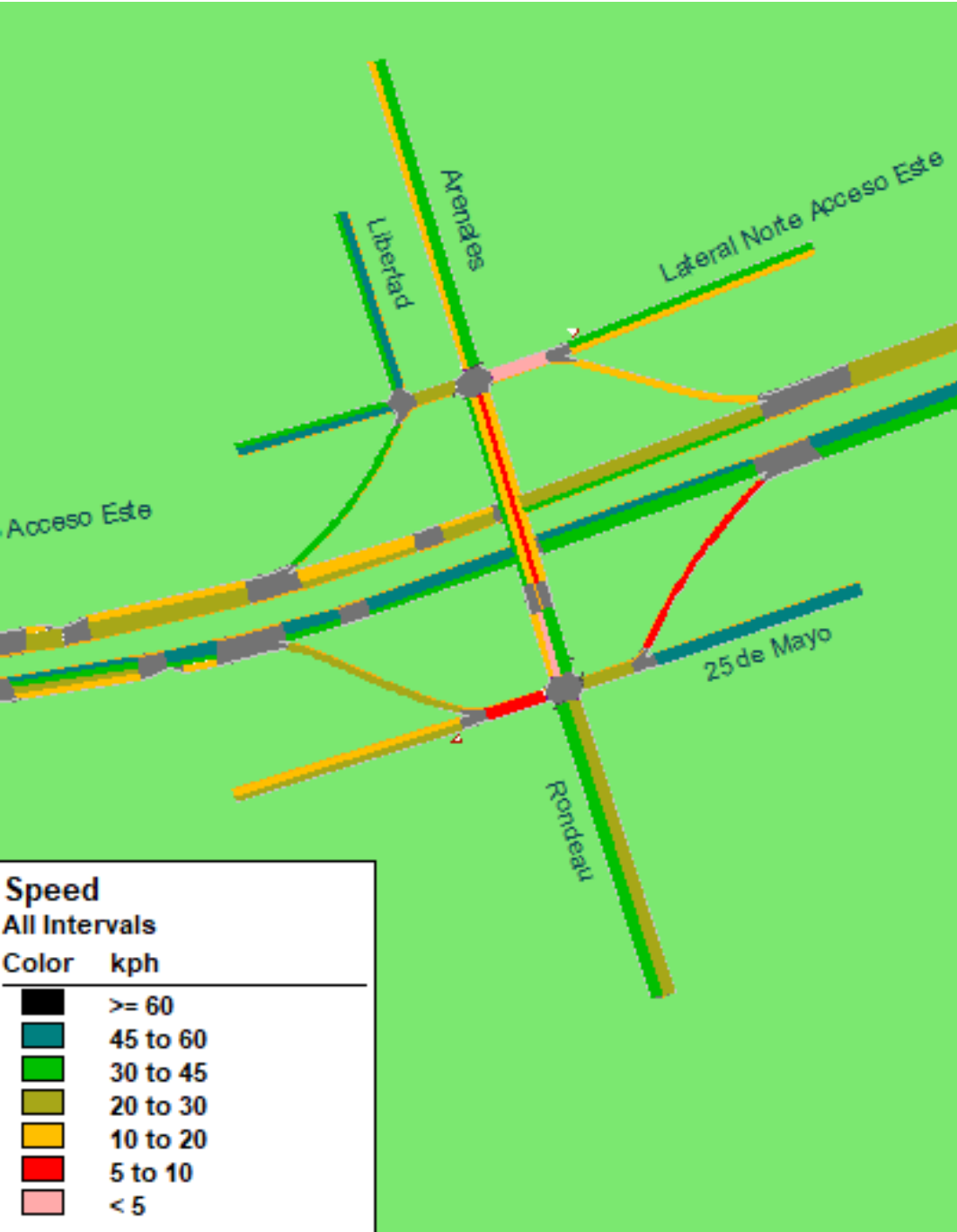


FIG. N° 54: Velocidades medias en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Arenales-Rondeau-RNN°7

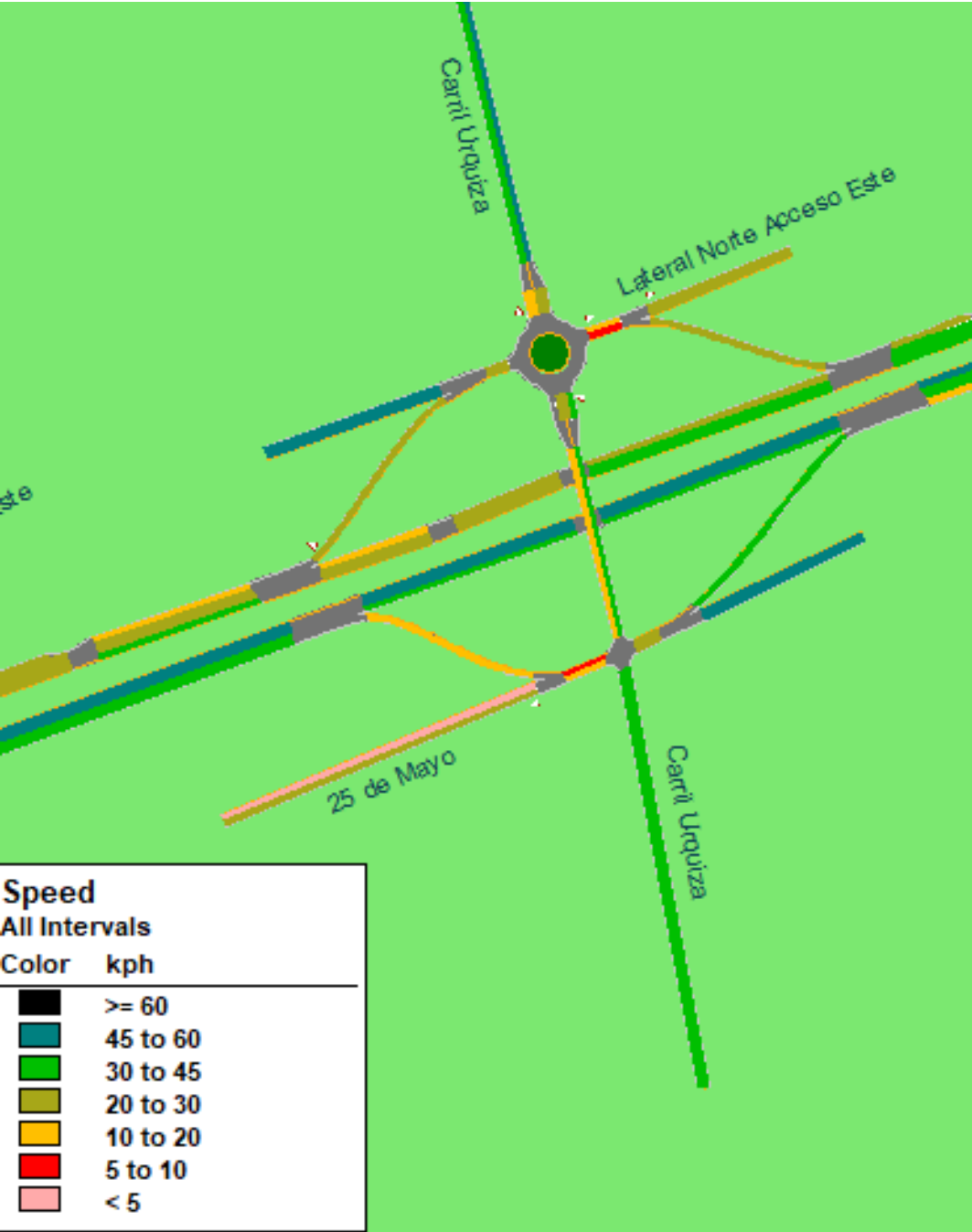


FIG. N° 55: Velocidades medias en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Urquiza-RNN°7

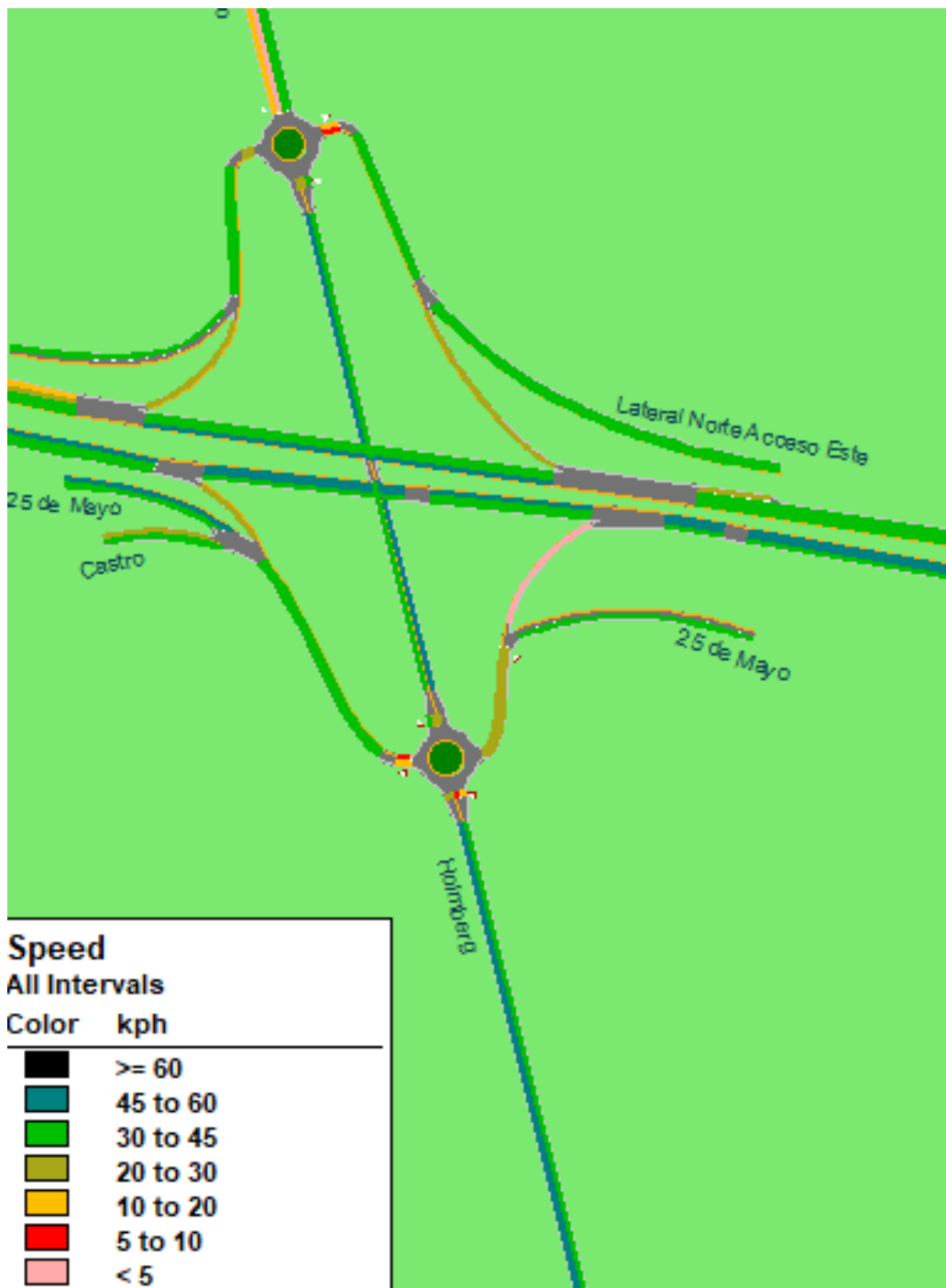


FIG. N° 56: Velocidades medias en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Tirasso-Holmberg-RNN°7

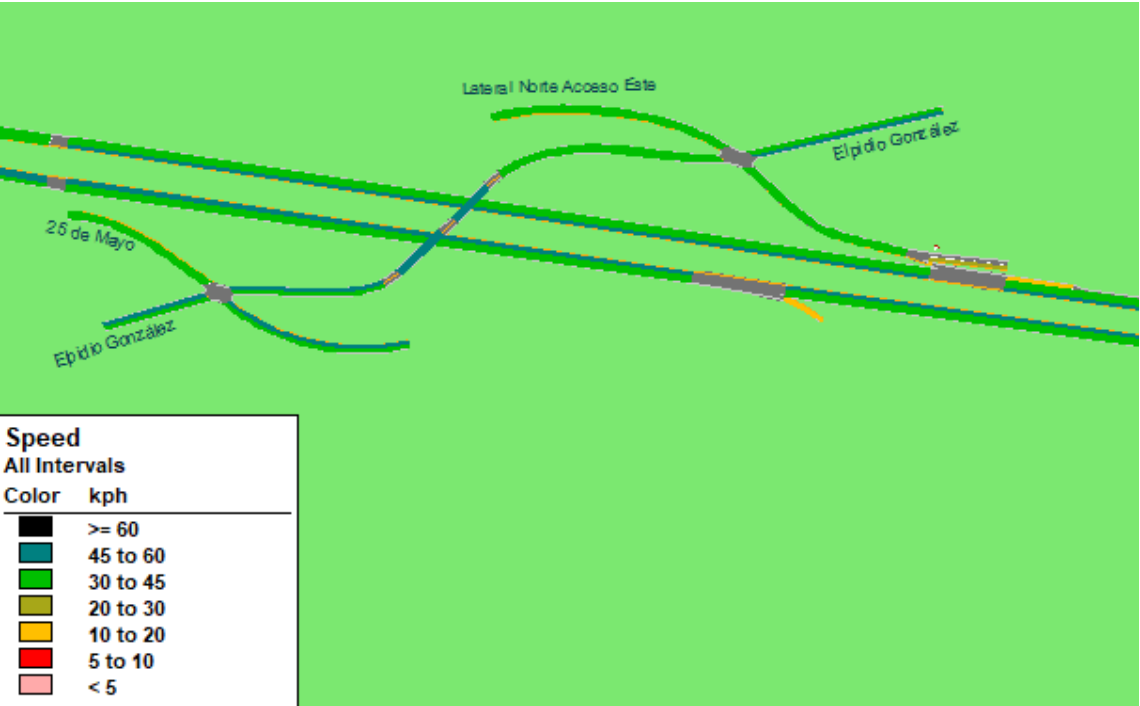


FIG. N° 57: Velocidades medias en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador E.Gonzalez-RNN°7

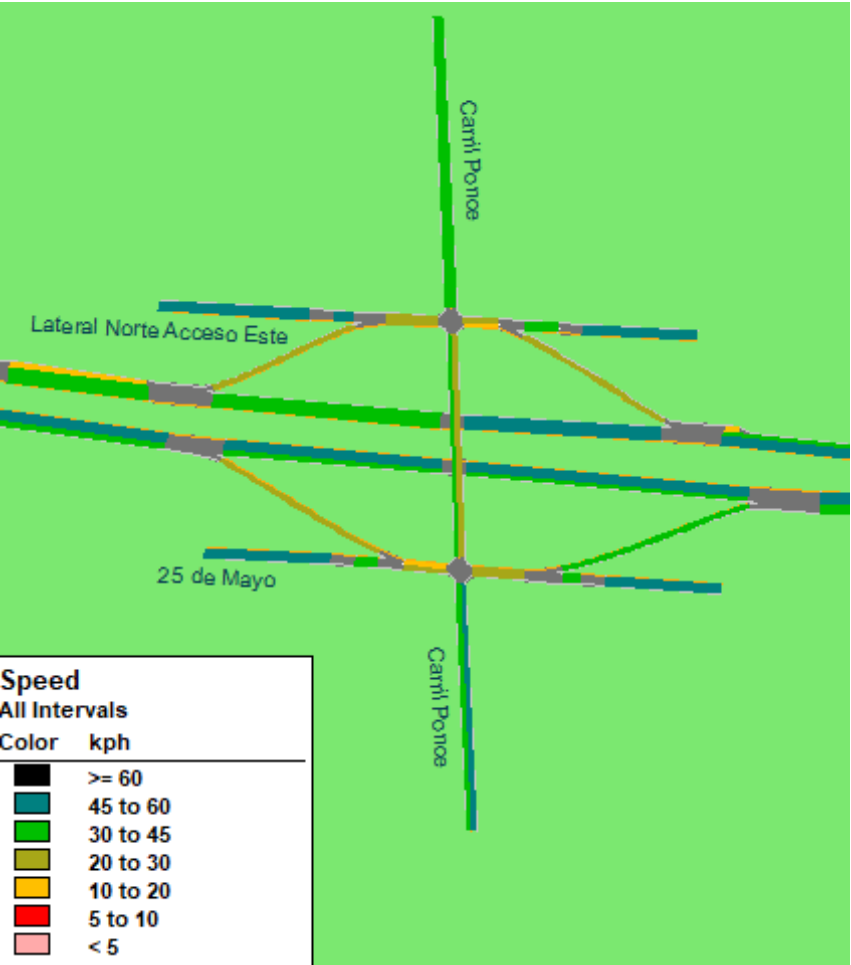


FIG. N° 58: Velocidades medias en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Ponce-RNN°7

Colas:

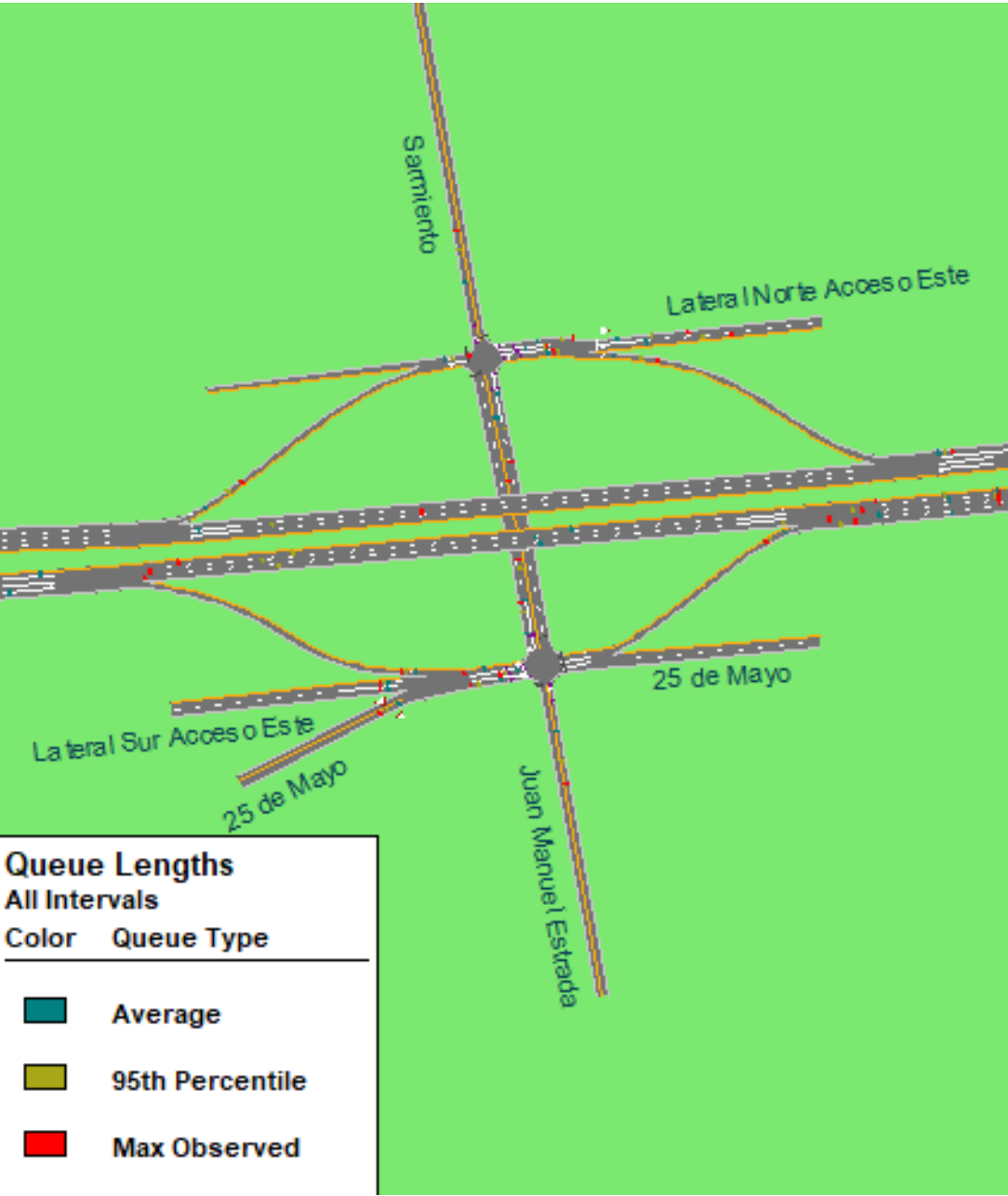


FIG. N° 59: Colas en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Sarmiento/Estrada-RNN°7

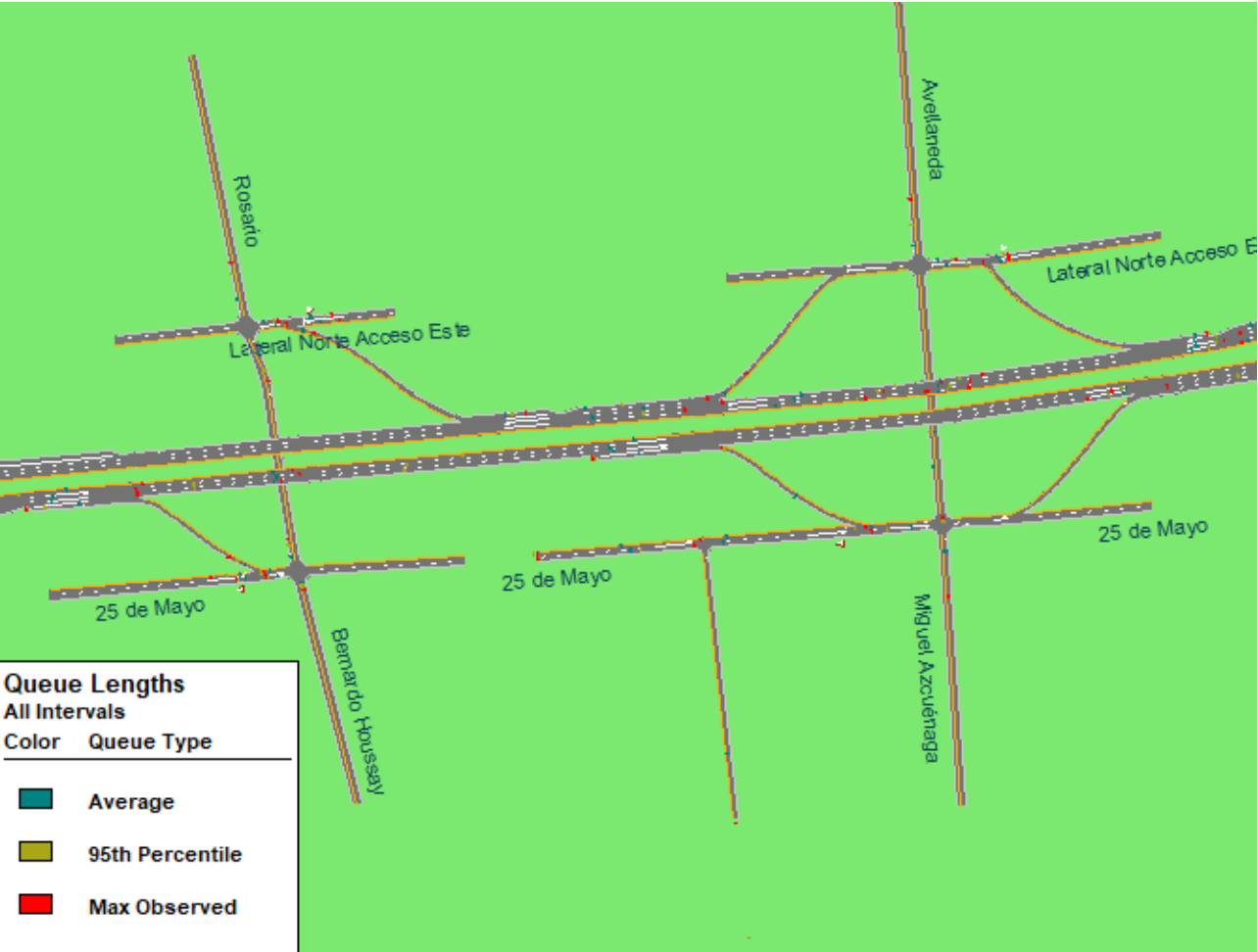


FIG. N° 60: Colas en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Rosario-Houssay y Avellaneda-Azcúenaga-RNN°7



FIG. N° 61: Colas en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Arenales-Rondeau-RNN°7



FIG. N° 62: Colas en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Urquiza-RNN7

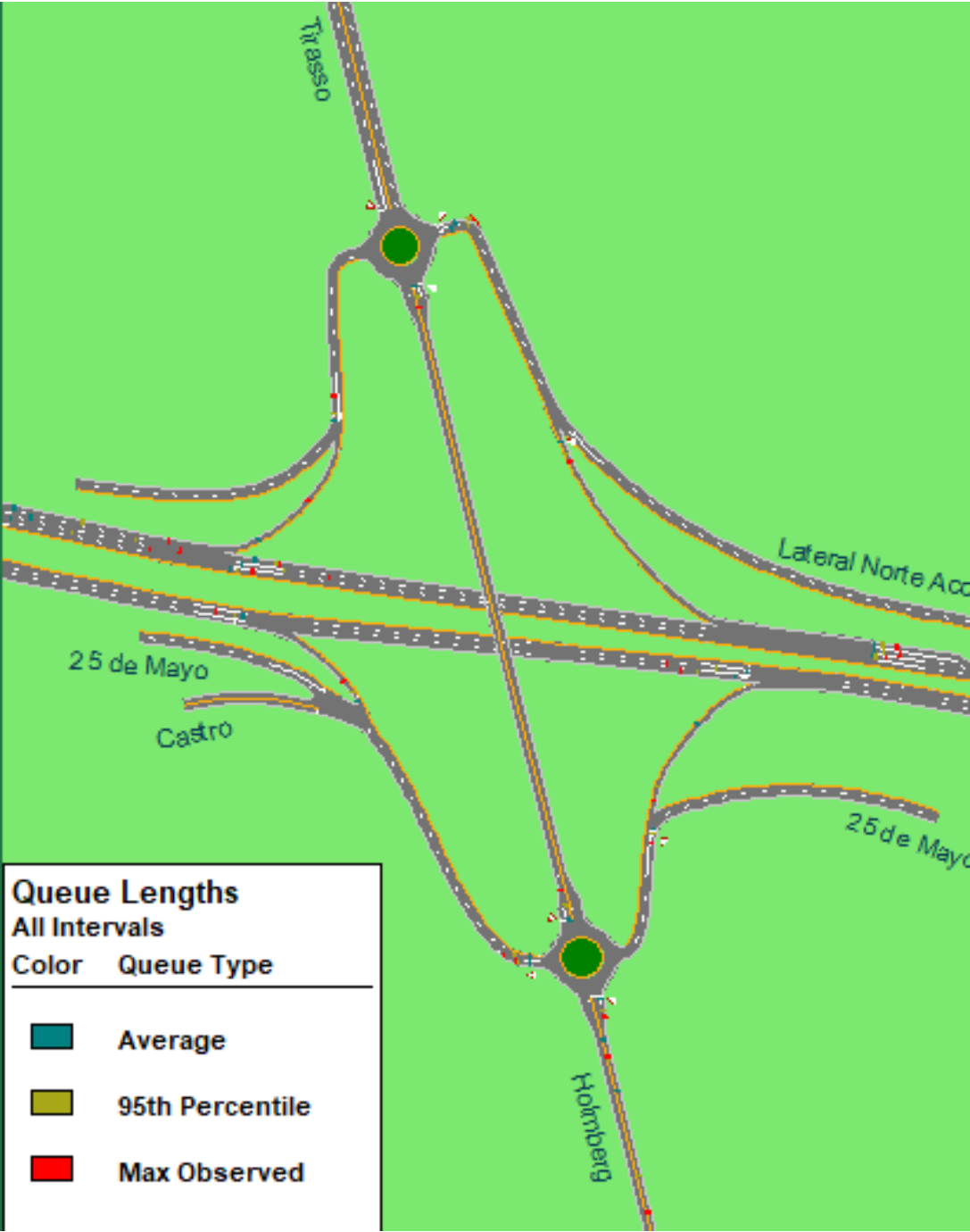


FIG. N° 63: Colas en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Tirasso-Holmberg-RNNº7



FIG. N° 64: Colas en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador E.González-RNN°7

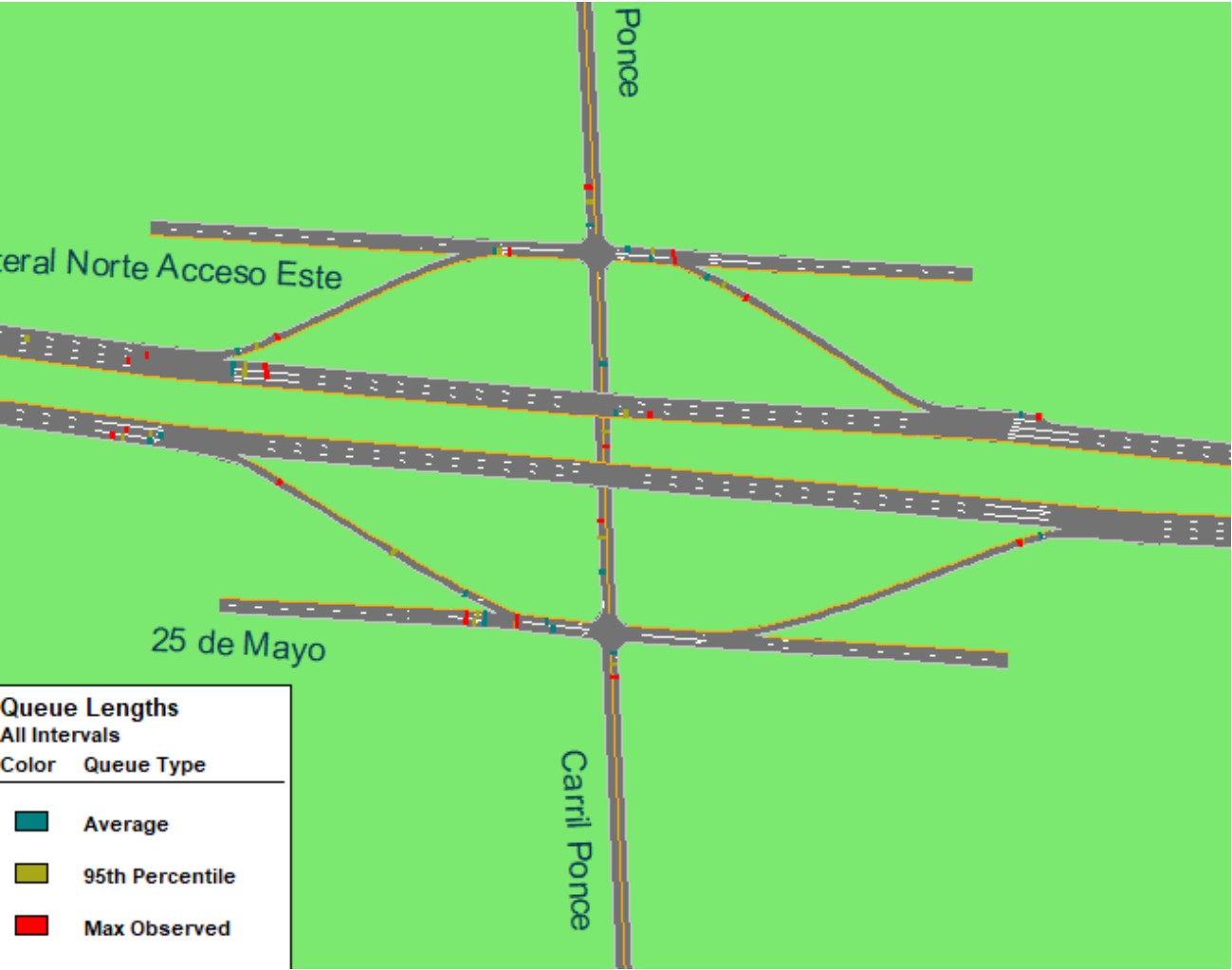


FIG. N° 65: Colas en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Ponce-RNN°7

ICU:



FIG. N° 66: ICU en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Sarmiento-Estrada-RNN°7



FIG. N° 67: ICU en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Rosario-Houssay y Avellaneda-Azcuénaga-RNN°7

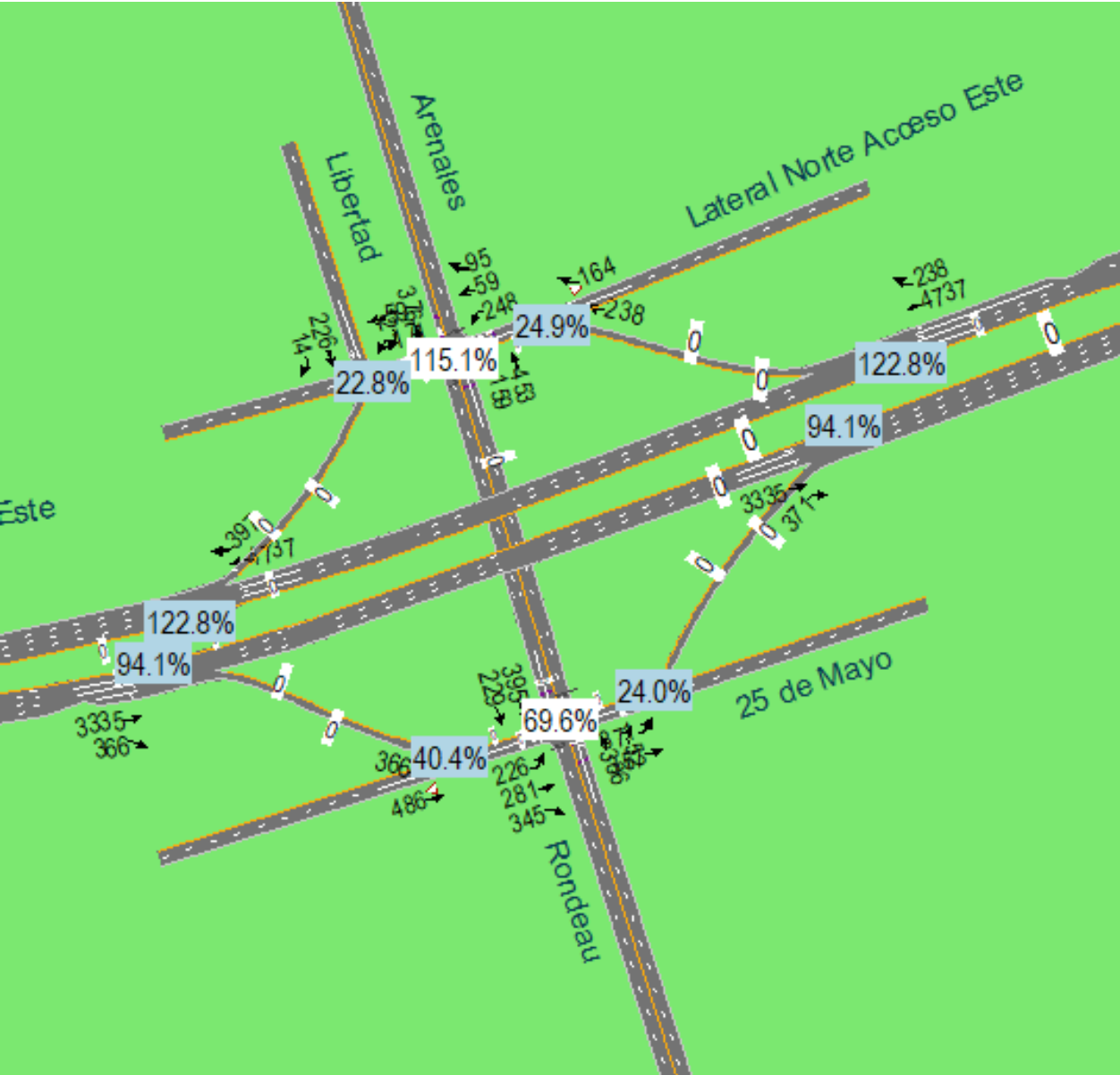


FIG. N° 68: ICU en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Arenales-Rondeau-RNN°7



FIG. N° 69: ICU en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Urquiza-RNNº7

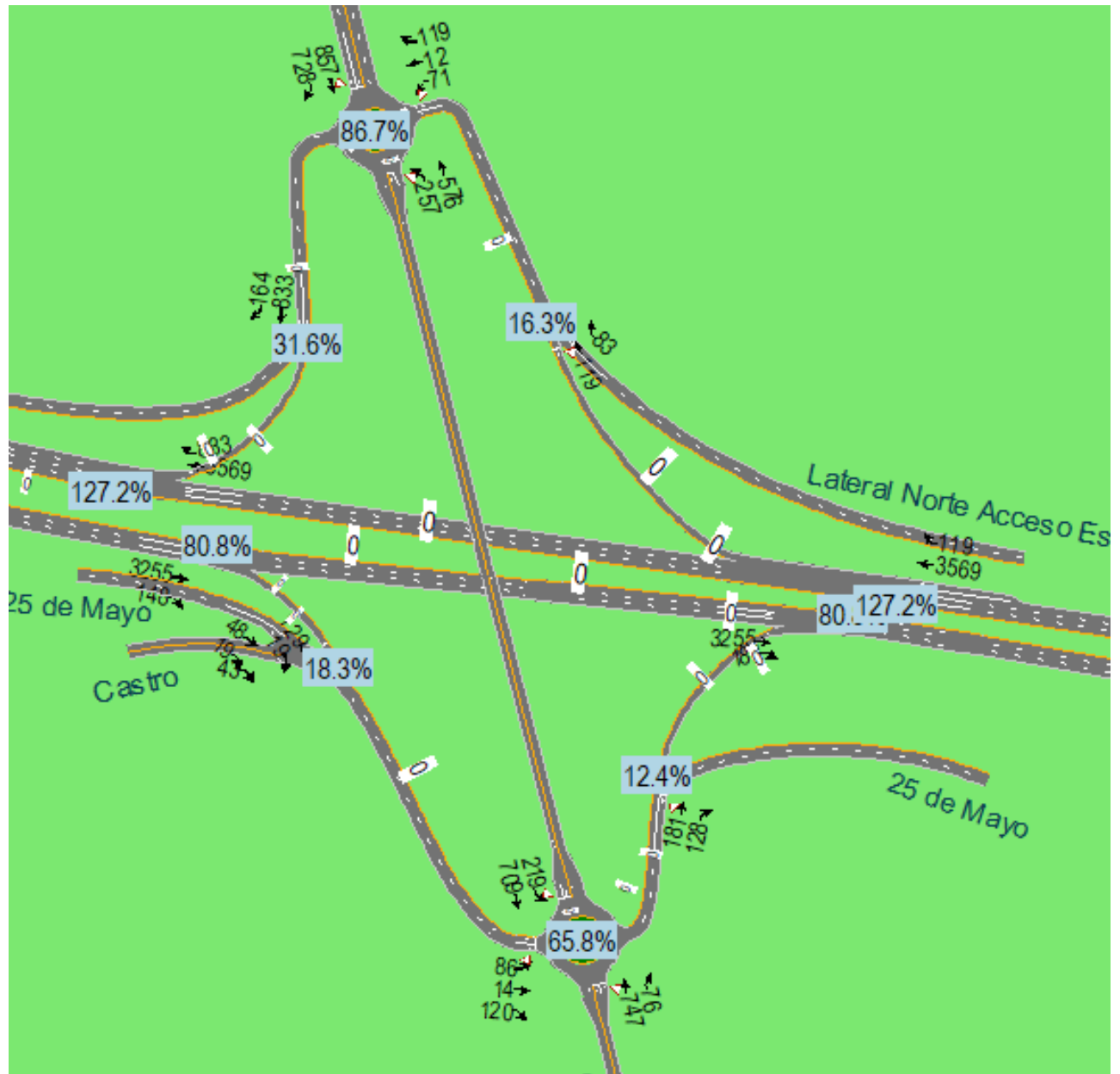


FIG. N° 70: ICU en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Tirasso-Holmberg-RNN°7



FIG. N° 71: ICU en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador E.González-RNN7



FIG. N° 72: ICU en escenario SITUACIÓN FUTURA en Intercambiador Ponce-RNN7

Niveles de Servicio

Según la simulación efectuada, las intersecciones semaforizadas de la red vial se encuentran funcionando con los siguientes Niveles de Servicio:

IF-2025-06918956-GDEMZA-SAYOT
 101

-Intersección calle Sarmiento-Lateral Norte RNNº7: Nivel de Servicio “B”
-Intersección calle Estrada-Lateral Sur RNNº7: Nivel de Servicio “B”
-Intersección calle Arenales-Lateral Norte RNNº7: Nivel de Servicio “C”
-Intersección calle Rondeau-Lateral Sur RNNº7 (25 de Mayo): Nivel de Servicio “B”

5.4- Conclusiones de la Simulación en Escenario Situación Futura (con proyecto)

Conforme a la simulación de tránsito efectuada para el escenario a futuro, es decir CON PROYECTO, se observa lo siguiente:

1-Intercambiador Sarmiento/Estrada-RNNº7:

Desaparecen las demoras sobre el tramo de la RNNº7 en sentido Oeste-Este, por existir la 3º trocha proyectada que otorga una mayor capacidad vehicular.

-Demoras apreciables, colas y velocidades medias bajas en:

-El tramo entre las intersecciones de las calles laterales de la RNNº7, ya que los vehículos que desean realizar la maniobra Norte-Oeste de giro a la izquierda (actualmente sólo con posibilidad de realizar esta maniobra con precaución, cuando la columna de vehículos que circula en sentido Norte-Sur los deja) sigue sin resolverse en el proyecto

Estos problemas ya existen en la situación actual y siguen sin resolverse, ya que en el proyecto no se contempla una solución para estos casos.

-ICU

-Las intersecciones en la situación futura (con proyecto) se encuentran funcionando con un remanente de Capacidad.

-Niveles de Servicio de las intersecciones semaforizadas:

-Todas las intersecciones semaforizadas de este intercambiador mantienen su nivel de servicio (NS=B) de la situación actual.

2-Intercambiador Houssay-Rosario

-No existen demoras ni colas apreciables en el intercambiador

-ICU

-Las intersecciones en la situación futura (con proyecto) se encuentran funcionando por debajo de su Capacidad.

3-Intercambiador Avellaneda-Azcuénaga

-Demoras, colas apreciables y velocidades medias bajas en:

-El tramo de la calle 25 de Mayo al llegar a la calle Soldado desconocido y calle Azcuénaga.

-ICU

-Las intersecciones en la situación futura (con proyecto) se encuentran funcionando por debajo de su Capacidad.

4-Intercambiador Arenales-Rondeau

-No existen demoras apreciables en el intercambiador

-velocidades medias bajas y colas en:

-La calle de vinculación entre ambas calles laterales

-ICU

-La intersección Arenales-lateral Norte se encuentra funcionando sobrepasada su Capacidad.

-Niveles de Servicio de las intersecciones semaforizadas:

-La intersección semaforizada Rondeau-lateral Sur mantiene su NS=B, mientras que la Intersección calle Arenales-Lateral Norte RNNº7 posee Nivel de Servicio "C" en este escenario a futuro (es decir, mejoró su condición respecto a la situación actual).

5-Intercambiador Urquiza

En este escenario de situación futura, este intercambiador funciona bien en general, sin demoras, colas o bajas de velocidad apreciables, manteniendo el buen funcionamiento del escenario situación actual, con excepción del tramo de la calle 25 de Mayo al llegar a Urquiza que presenta una demora, cola y velocidad media reducida apreciable.

-Las intersecciones en la situación futura (con proyecto) se encuentran funcionando con un remanente de Capacidad, con excepción de la intersección 25 de Mayo-Urquiza que se encuentra casi al 100% de su Capacidad.

6-Intercambiador Tirasso-Holmberg

-No existen demoras apreciables en el intercambiador

-ICU

-Las intersecciones en la situación futura (con proyecto) se encuentran funcionando por debajo de su Capacidad.

7-Intercambiador Elpidio González

En este escenario de situación futura, este intercambiador funciona bien en general, sin demoras, colas o bajas de velocidad apreciables, manteniendo el buen funcionamiento del escenario situación actual

8-Intercambiador en carril Ponce

En este escenario de situación futura, este intercambiador funciona bien en general, sin demoras, colas o bajas de velocidad apreciables, manteniendo el buen funcionamiento del escenario situación actual

Con todo el análisis efectuado, puede afirmarse que en general, en el escenario de situación futura, con la red vial mejorada según proyecto y con los volúmenes de tránsito aumentados por el crecimiento normal del tránsito, la red vial analizada ha mejorado sustancialmente respecto a la situación actual.

La 3º trocha en forma continua desde el intercambiador Sarmiento/Estrada hasta el intercambiador Urquiza/Ponce otorga un importante aumento de Capacidad a la RNNº7, eliminando la fricción vehicular actual y dotando de fluidez a la calzada principal de la RNNº7.

La construcción de los puentes y ramas de entrada y salida de los intercambiadores de Houssay-Rosario y Avellaneda-Azcuénaga mejoran notablemente la actual congestión de tránsito del intercambiador Sarmiento/Estrada generando una redistribución de los volúmenes actuales.

Las intersecciones rotatorias proyectadas en el intercambiador Tirasso/Holmberg y en la colectora Norte del intercambiador Urquiza mejoran sensiblemente la congestión actual de estos sectores.

Aún con la mejora sustancial del proyecto de la red, persisten aún algunos inconvenientes puntuales, ellos son:

-En el Intercambiador Sarmiento/Estrada-RNNº7:

-La congestión del tramo entre las intersecciones de las calles laterales de la RNNº7

-En el Intercambiador Avellaneda-Azcuénaga

-La congestión en el tramo de la calle 25 de Mayo al llegar a la calle Soldado Desconocido y calle Azcuénaga, ídem sobre Soldado Desconocido.

-En el Intercambiador Urquiza

-La congestión en el tramo de la calle 25 de Mayo al llegar a Urquiza
-La congestión en la intersección 25 de Mayo-Urquiza

6) PROPUESTA DE MEJORA PARA LOS SECTORES DE LA RED DONDE AÚN PERSISTE CONGESTIÓN VEHICULAR APRECIABLE

6.1 Planteo de la propuesta

Se plantea una propuesta de mejora en algunos puntos específicos que en situación futura y con la modificación de la red aún persiste congestión vehicular según lo expuesto. La propuesta consiste en las siguientes modificaciones:

A-Cambio de tiempos semafóricos en intersección Sarmiento/Estrada-colectora Norte

Se propone pasar de un ciclo semafórico de 2 tiempos a uno de 3 tiempos, redistribuyendo los tiempos, conservando la longitud del ciclo total actual de 70s. El 3º tiempo que se adiciona se lo asigna a la maniobra Sur-Este.

Se plantean los siguientes tiempos semafóricos:

1. Sur - Norte y Sur - Este (Con giro a la izq) / Verde=10s; Amarillo=3s
2. Sur - Norte y Norte - Sur / Verde=22s; Amarillo=3s
3. Oeste - Este / Verde=29s; Amarillo=3s

Ciclo: 70s

B-Mantener la prolongación de calle Soldado Desconocido (actual entrada al Shopping)

En el proyecto de mejora de la red vial no se consigna la continuidad de la calle Soldado Desconocido (actual entrada al Shopping), por lo cual se simuló en escenario futuro sin esta calle. Se propone por lo tanto continuar con esta prolongación porque descomprime movimientos de la misma.

C-Colocar semáforo en carril Urquiza y 25 de mayo

Se plantea una propuesta de colocar un semáforo en intersección Urquiza-25 de Mayo con los siguientes tiempos semafóricos:

3 Tiempos, ciclo total de 70 s

1. Sentido Norte – Sur: Verde=17s, Amarillo=3s, Rojo=50s)
2. Sentido Sur – Norte: Verde=22s, Amarillo=3s, Rojo=45s)
3. Sentido Oeste – Este: Verde=22s, Amarillo=3s, Rojo=45s)

6.2 Resultado de la simulación escenario a futuro con propuesta de mejora

En este escenario se realiza la simulación con la obra proyectada funcionando a pleno en la hora punta adoptada, y considerando el incremento de tránsito por prospección de

crecimiento en toda la red analizada, considerando la propuesta de mejora en sectores puntuales de la red.
El resultado de la simulación se observa en las siguientes gráficas para los parámetros considerados (se muestra solamente los sectores modificados para observar la efectividad de la mejora):

DEMORAS

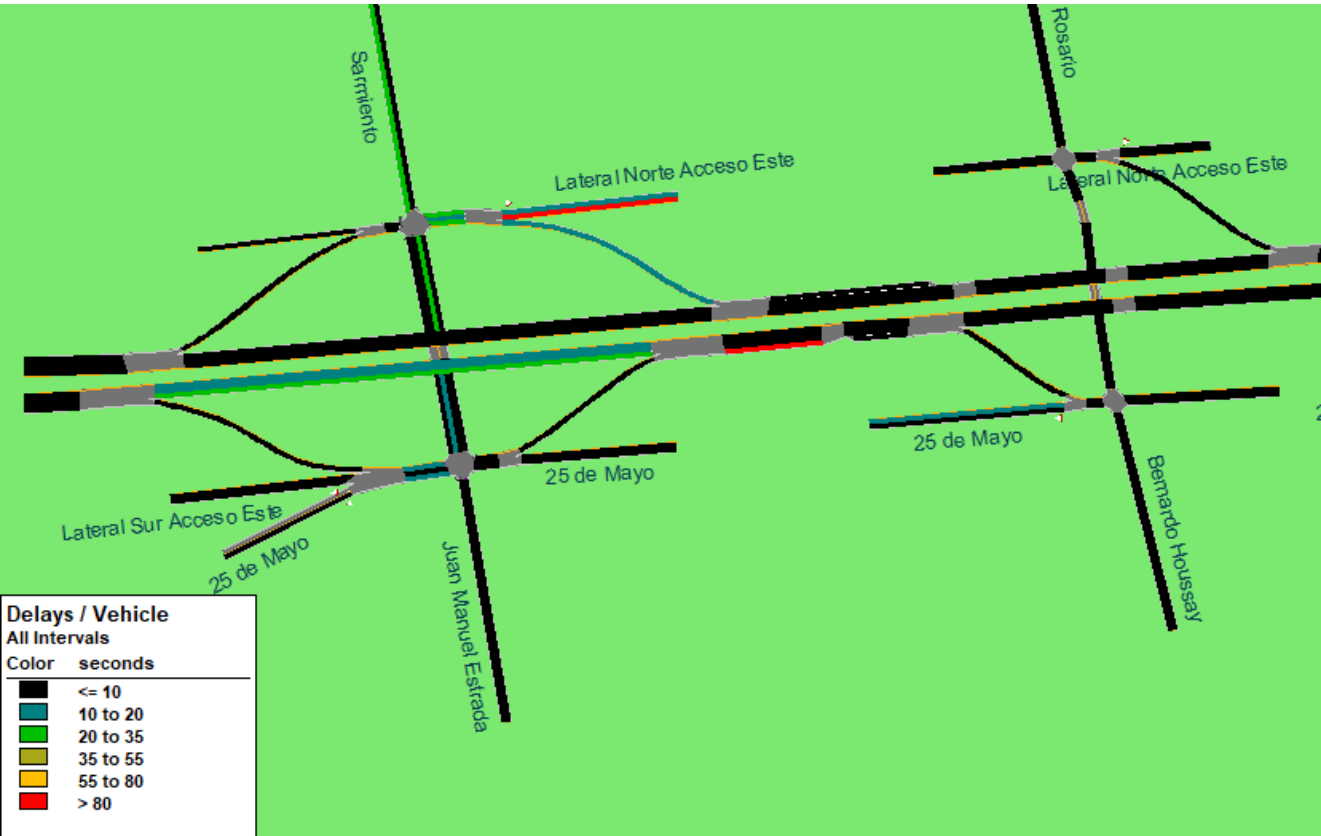


FIG. N° 73: Demoras en escenario SITUACIÓN FUTURA CON PROPUESTA DE MEJORA en Intercambiador Sarmiento/Estrada-y Rosario-Houssay-RNN°7



FIG. N° 74: Demoras en escenario SITUACIÓN FUTURA CON PROPUESTA DE MEJORA en Intercambiador Avellaneda-Azcúenaga y Arenales-Rondeau-RNN7

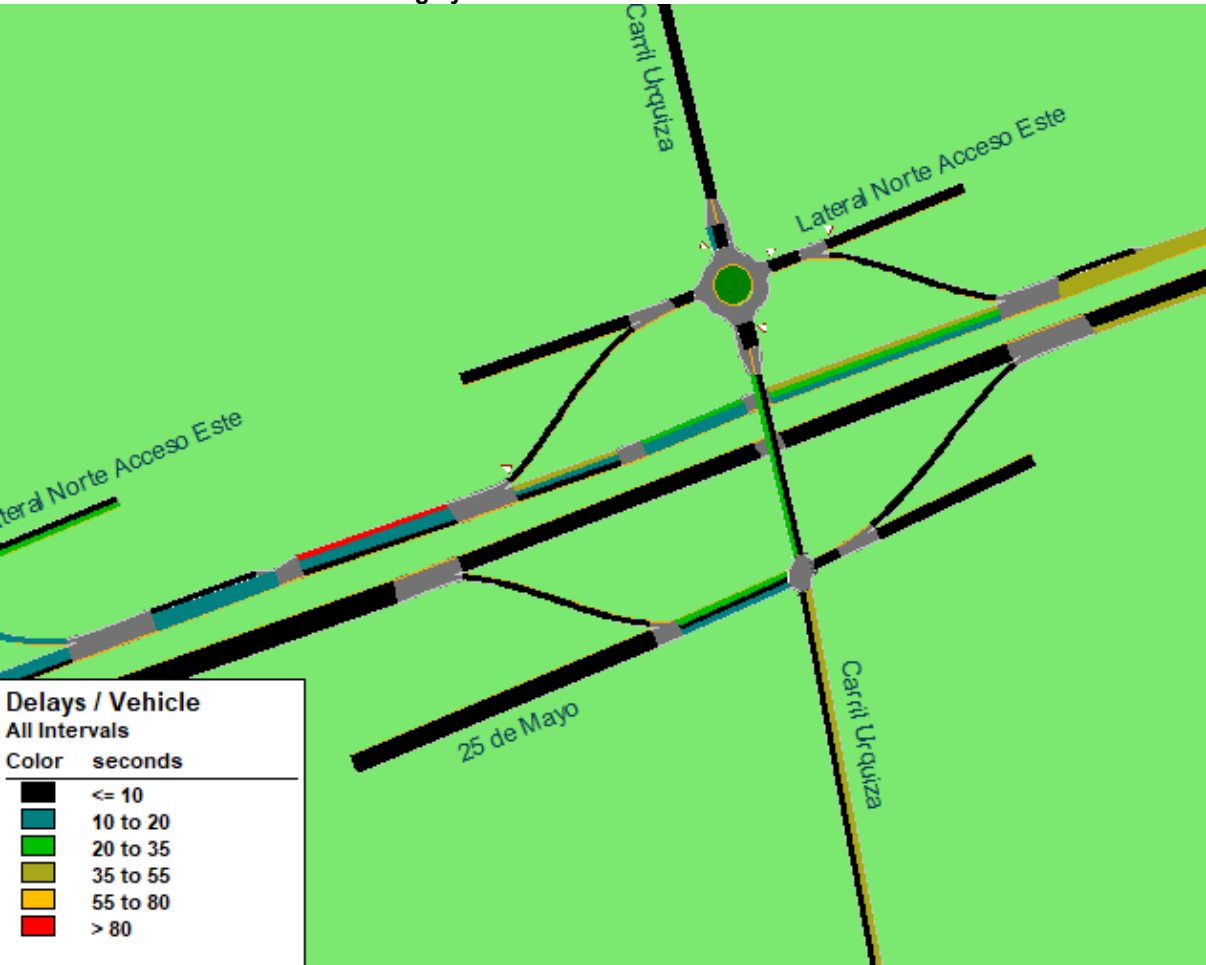


FIG. N° 75: Demoras en escenario SITUACIÓN FUTURA CON PROPUESTA DE MEJORA en Intercambiador Urquiza-RNN7

VELOCIDAD MEDIA



FIG. N° 76: Velocidades medias en escenario SITUACIÓN FUTURA CON PROPUESTA DE MEJORA en Intercambiador Sarmiento/Estrada-y Rosario-Houssay-RNN°7



FIG. N° 77: Velocidades medias en escenario SITUACIÓN FUTURA CON PROPUESTA DE MEJORA en Intercambiador Avellaneda-Azcúenaga y Arenales-Rondeau-RNN°7



FIG. N° 78: Velocidades medias en escenario SITUACIÓN FUTURA CON PROPUESTA DE MEJORA en Intercambiador Urquiza-RNN°7

COLAS



FIG. N° 79: Colas en escenario SITUACIÓN FUTURA CON PROPUESTA DE MEJORA en Intercambiador Sarmiento-Estrada-RNN7



FIG. N° 80: Colas en escenario SITUACIÓN FUTURA CON PROPUESTA DE MEJORA en Intercambiador Rosario-Houssay y Avellaneda-Azcúenaga-RNN7

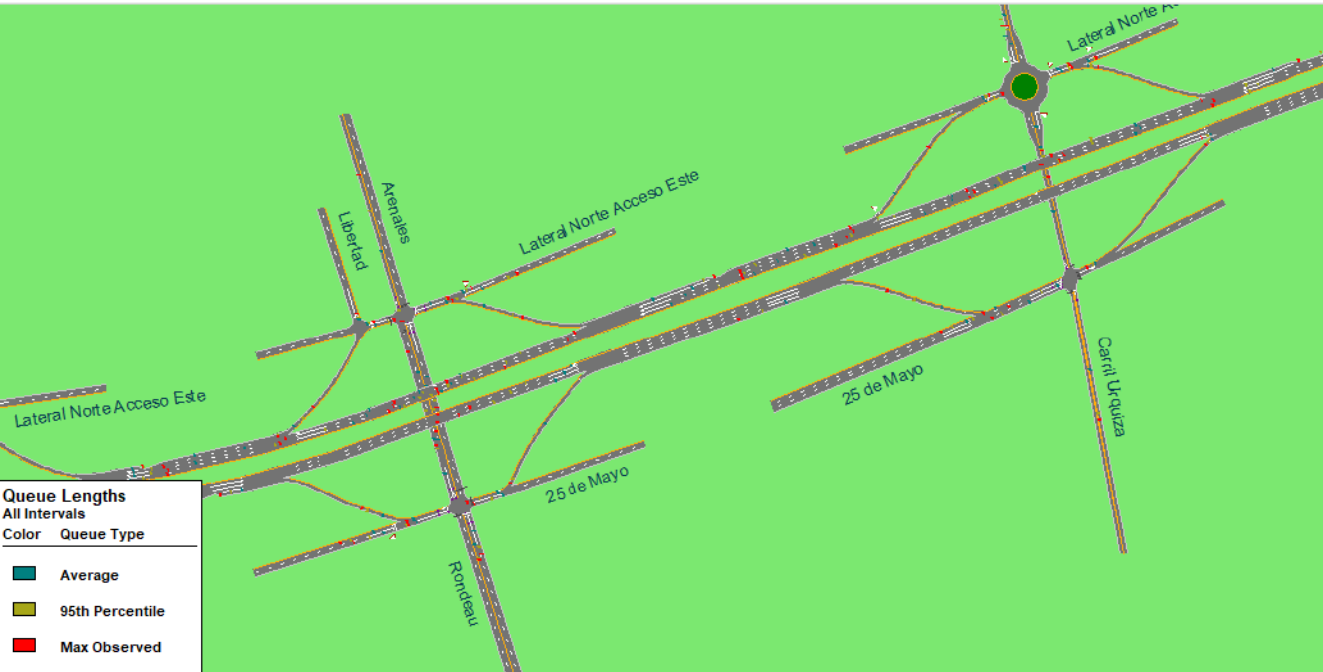


FIG. N° 81: Colas en escenario SITUACIÓN FUTURA CON PROPUESTA DE MEJORA en Intercambiador Arenale-Rondeau y Urquiza-RNN7



Mapa de la zona de estudio que muestra la intersección de la Avenida 25 de Mayo con la Avenida Miguel Azcuénaga y la Avenida Libertad. Se detallan las vías de acceso: Lateral Norte Acceso Este, Lateral Norte Acceso Oeste, Lateral Sur Acceso Este y Lateral Sur Acceso Oeste. El mapa incluye datos de tráfico como volúmenes de vehículos por hora (VPH) y porcentajes de saturación para cada carril y dirección. Se indican también las direcciones de flujo de tráfico y los puntos de medición.

IF-2025-06918956-GDEMZA-SAYOT
111



FIG. N° 84: ICU en escenario SITUACIÓN FUTURA CON PROPUESTA DE MEJORA en Intercambiador Urquiza-RNN°7

Niveles de Servicio

Según la simulación efectuada, las intersecciones semaforizadas de la red vial se encuentran funcionando con los siguientes Niveles de Servicio en este escenario:

- Intersección calle Sarmiento-Lateral Norte RNN°7: Nivel de Servicio "B"
- Intersección calle Estrada-Lateral Sur RNN°7: Nivel de Servicio "B"
- Intersección calle Arenales-Lateral Norte RNN°7: Nivel de Servicio "C"
- Intersección calle Rondeau-Lateral Sur RNN°7 (25 de Mayo): Nivel de Servicio "B"

6.3- Conclusiones de la Simulación en Escenario Situación Futura (con proyecto) con propuesta alternativa de mejora

- En el Intercambiador Sarmiento/Estrada-RNNº7:

-En este escenario de propuesta de mejora a futuro, la congestión vehicular del tramo entre las intersecciones de las calles laterales de la RNNº7, del tramo de calle Estrada Sur-Norte al llegar a la intersección con la calle Lateral de la RNNº7 y del tramo de calle Lateral de la RNNº7 Norte al llegar a Sarmiento en sentido Este-Oeste ha disminuido notablemente: No hay demoras apreciables, aumentó la velocidad media y disminuyeron las colas.

-En el Intercambiador Avellaneda-Azcuénaga

-En este escenario de propuesta de mejora a futuro, la congestión vehicular del tramo de la calle 25 de Mayo al llegar a la calle Soldado desconocido y calle Azcuénaga ha disminuido notablemente: No hay demoras apreciables, aumentó la velocidad media y disminuyeron las colas.

-En el Intercambiador Urquiza

-En este escenario de propuesta de mejora a futuro, la congestión vehicular del tramo de la calle 25 de Mayo al llegar a Urquiza y de intersección 25 de Mayo-Urquiza ha disminuido, sin embargo aún persiste congestión vehicular.

Para mejorar esta situación se recomienda:

- Generar un carril exclusivo de giro a la derecha por calle 25 de Mayo hacia Urquiza aumentando el número de trochas a 3 en el sector
- Dotar de mayor longitud de entrecruzamiento entre la rama de salida de la RNNº7 y calle Urquiza, reubicando la rama de salida hacia el Oeste.

7.-CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE TRÁNSITO Y SIMULACIÓN EFECTUADO

1-Se ha llevado a cabo un estudio de tránsito completo que incluye una simulación de tránsito en la red vial de análisis en distintos escenarios:

- Escenario de situación actual (sin proyecto)
- Escenario de situación a futuro (con proyecto de mejora de la red vial)
- Escenario de situación a futuro (con proyecto) con propuesta de mejora en sectores puntuales de la red vial

Para realizar dichas simulaciones, se efectuó un censo de tránsito de cobertura en día laborable sin ningún tipo de restricción, en el periodo más cargado de la mañana (7.30h a 8.30h), midiéndose los 15 minutos más cargados de la hora pico según establece el HCM (Highway Capacity Manual) para este tipo de estudios.

En cada escenario simulado se obtuvieron los parámetros que indican el nivel de congestión de la red vial: Demoras, Velocidad promedio, colas, índice de ocupación de Capacidad (ICU) y Niveles de Servicio en intersecciones semaforizadas.

2-Conforme a la simulación de tránsito realizada en el ESCENARIO SITUACIÓN ACTUAL, es decir, SIN PROYECTO, se observan los siguientes inconvenientes de congestión vehicular:

-Intercambiador Sarmiento/Estrada-RNNº7:

-Demoras apreciables y velocidades medias bajas en:

-El tramo entre las intersecciones de las calles laterales de la RNNº7, ya que no pueden los vehículos realizar la maniobra Norte-Oeste de giro a la izquierda (actualmente sólo con posibilidad de realizar esta maniobra con precaución, cuando la columna de vehículos que circula en sentido Norte-Sur los deja)

-Colas apreciables

-En los tramos consignados donde se observan Demoras y velocidades medias bajas

-En el tramo de calle Sarmiento en sentido de circulación Norte-Sur al llegar a la intersección con la calle Lateral de la RNNº7.

-ICU

-Las intersecciones de la calzada principal de la RNNº7 con las ramas de salida y entrada con la calle Lateral Sur se encuentran funcionando al límite de su Capacidad (96%) pero sin problemas de congestión apreciable.

-Las demás intersecciones se encuentran funcionando con un remanente de Capacidad importante.

-Niveles de Servicio de las intersecciones semaforizadas:

-Todas las intersecciones semaforizadas de este intercambiador se encuentran funcionando con NS=B, (es decir sin problemas de congestión)

-Intercambiador Houssay-Rosario

-No se observan demoras apreciables

-Se observan velocidades medias bajas en:

-El tramo de la calle lateral Norte al llegar a Rosario

-En las ramas de salida Oeste-Sur y ramas de entrada Este-Norte y Norte-Oeste

-Colas apreciables

-En los tramos consignados donde se observan velocidades medias bajas

-ICU

-Las intersecciones se encuentran funcionando con un remanente de Capacidad importante.

-Intercambiador Avellaneda-Azcuénaga

-Demoras, colas apreciables y velocidades medias bajas en:

-El tramo de la calle Soldado desconocido al llegar a la calle Lateral Sur.

-El tramo de la calle 25 de Mayo al llegar a la calle Soldado desconocido.

-ICU

-La intersección Soldado desconocido-25 de Mayo se encuentra funcionando casi al límite de su Capacidad.

-Intercambiador Arenales-Rondeau

-Demoras apreciables y velocidades medias bajas en:

-La calle de vinculación entre ambas calles laterales

-Colas apreciables

-En los tramos consignados donde se observan Demoras y velocidades medias bajas

-ICU

-La intersección Arenales-lateral Norte se encuentra funcionando casi al límite de su Capacidad.

-Niveles de Servicio de las intersecciones semaforizadas:

-La intersección semaforizada Rondeau-lateral Sur se encuentra funcionando con NS=B, (es decir sin problemas de congestión apreciables) pero la Intersección calle Arenales-Lateral Norte RNNº7 posee Nivel de Servicio "E" (es decir CON problemas de congestión apreciables)

-Intercambiador Urquiza

En este escenario de situación actual, este intercambiador funciona bien, sin demoras, colas o bajas de velocidad apreciables.

-Intercambiador Tirasso-Holmberg

-Demoras, colas apreciables y velocidades medias bajas en:

-El tramo de la calle Holmberg en sentido Sur-Norte al llegar a la calle Lateral.

-El tramo de la calle Tirasso/Holmberg entre calles Laterales.

-El tramo de la calle Lateral Sur al llegar a Holmberg desde el Oeste

-ICU

-Las intersecciones Tirasso/Holmberg con las colectoras Norte y Sur se encuentra funcionando casi al límite de su Capacidad.

-Intercambiador Elpidio González

En este escenario de situación actual, este intercambiador funciona bien, sin demoras, colas o bajas de velocidad apreciables.

-Intercambiador en carril Ponce

-En este escenario de situación actual, este intercambiador funciona bien, sin demoras, colas o bajas de velocidad apreciables.

3-Conforme a la simulación de tránsito realizada en el ESCENARIO SITUACIÓN FUTURA, es decir, CON PROYECTO, se observa que en general, con los volúmenes de tránsito aumentados por el crecimiento normal del tránsito, la red vial analizada modificada según proyecto ha mejorado sustancialmente respecto a la situación actual. La 3° trocha en forma continua desde el intercambiador Sarmiento/Estrada hasta el intercambiador Urquiza/Ponce otorga un importante aumento de Capacidad a la RNN°7, eliminando la fricción vehicular actual y dotando de fluidez a la calzada principal de la RNN°7.

La construcción de los puentes y ramas de entrada y salida de los intercambiadores de Houssay/Rosario y Avellaneda/Azcuénaga mejoran notablemente la actual congestión de tránsito del intercambiador Sarmiento/Estrada generando una redistribución de los volúmenes actuales.

Las intersecciones rotatorias proyectadas en el intercambiador Tirasso/Holmberg y en la colectora Norte del intercambiador Urquiza mejoran sensiblemente la congestión actual de estos sectores.

Independientemente de la mejora sustancial de la red proyectada en este Escenario, persisten aún algunos inconvenientes puntuales, ellos son:

-Intercambiador Sarmiento/Estrada-RNN°7:

-El tramo entre las intersecciones de las calles laterales de la RNN°7

-Intercambiador Avellaneda-Azcuénaga

-El tramo de la calle 25 de Mayo al llegar a la calle Soldado desconocido y calle Azcuénaga.

-Intercambiador Urquiza

El tramo de la calle 25 de Mayo al llegar a Urquiza que presenta una demora, cola y velocidad media reducida apreciable.

4-Teniendo en cuenta que en ESCENARIO SITUACIÓN FUTURA, es decir, CON PROYECTO, aún persisten sectores muy puntuales de la red con congestión, se plantea una propuesta de mejora que consiste en las siguientes modificaciones:

A-Cambio de tiempos semafóricos en intersección Sarmiento/Estrada-colectora Norte

Se propone pasar de un ciclo semafórico de 2 tiempos a uno de 3 tiempos, redistribuyendo los tiempos, conservando la longitud del ciclo total actual de 70s. El 3º tiempo que se adiciona se lo asigna a la maniobra Sur-Este.

Se plantean los siguientes tiempos semafóricos:

1. Sur - Norte y Sur - Este (Con giro a la izq) / Verde=10s; Amarillo=3s
2. Sur - Norte y Norte - Sur / Verde=22s; Amarillo=3s
3. Oeste - Este / Verde=29s; Amarillo=3s

Ciclo: 70s

B-Mantener la prolongación de calle Soldado Desconocido (actual entrada al Shopping)

En el proyecto de mejora de la red vial no se consigna la continuidad de la calle Soldado Desconocido (actual entrada al Shopping), por lo cual se simuló en escenario futuro sin esta calle. Se propone por lo tanto continuar con esta prolongación porque descomprime movimientos de la misma.

C-Colocar semáforo en carril Urquiza y 25 de mayo

Se plantea una propuesta de colocar un semáforo en intersección Urquiza-25 de Mayo con los siguientes tiempos semafóricos:

3 Tiempos, ciclo total de 70 s

- 1.Sentido Norte – Sur: Verde=17s, Amarillo=3s, Rojo=50s)
2. Sentido Sur – Norte: Verde=22s, Amarillo=3s, Rojo=45s)
3. Sentido Oeste – Este: Verde=22s, Amarillo=3s, Rojo=45s)

Con estas modificaciones de la red planteadas, se simuló nuevamente, obteniendo los siguientes resultados:

- En el Intercambiador Sarmiento/Estrada-RNNº7:

-En este escenario de propuesta de mejora a futuro, la congestión vehicular del tramo entre las intersecciones de las calles laterales de la RNNº7, del tramo de calle Estrada Sur-Norte al llegar a la intersección con la calle Lateral de la RNNº7 y del tramo de calle Lateral de la RNNº7 Norte al llegar a Sarmiento en sentido Este-Oeste ha disminuido notablemente: No hay demoras apreciables, aumentó la velocidad media y disminuyeron las colas.

-En el Intercambiador Avellaneda-Azcuénaga

-En este escenario de propuesta de mejora a futuro, la congestión vehicular del tramo de la calle 25 de Mayo al llegar a la calle Soldado desconocido y calle Azcuénaga ha disminuido notablemente: No hay demoras apreciables, aumentó la velocidad media y disminuyeron las colas.

-En el Intercambiador Urquiza

-En este escenario de propuesta de mejora a futuro, la congestión vehicular del tramo de la calle 25 de Mayo al llegar a Urquiza y de intersección 25 de Mayo-Urquiza ha disminuido, sin embargo aún persiste congestión vehicular.

Para mejorar esta situación se recomienda:

- Generar un carril exclusivo de giro a la derecha por calle 25 de Mayo hacia Urquiza aumentando el número de trochas a 3 en el sector
- Dotar de mayor longitud de entrecruzamiento entre la rama de salida de la RNNº7 y calle Urquiza, reubicando la rama de salida hacia el Oeste.



Ing Matías Valdivia
Especialista vial
40.269.315

ESTUDIO DE ACEPTABILIDAD SOCIAL

PROYECTO VIAL TERCERA TROCHA Y
CRUCES ACCESO ESTE GUAYMALLÉN

AGOSTO - 2025

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	4
2. METODOLOGÍA	5
2.1 Metodología de Análisis de Respuestas Cerradas	6
2.2 Metodología de Análisis de Respuestas Abiertas	7
3. RESULTADOS	8
3.1 Descripción de la población que participó de la encuesta.....	8
3.2 Reconocimiento y priorización de principales problemas en el Acceso Este.....	11
3.3 Conocimiento previo y beneficios percibidos, a partir del desarrollo del proyecto. ..	19
3.4 Sensibilidad ante los impactos de construcción.....	27
3.5 Comunicación sobre las obras	33
3.6 Grado de acuerdo de la población con el desarrollo del proyecto.	38
4. CONCLUSIONES	39
5. ANEXO	41

TABLAS

Tabla 1. Distribución de participantes por departamento.....	9
Tabla 2. Distribución de participantes según su relación con el área de proyecto y uso de medio de transporte	11
Tabla 3. Percepción de residente del AID, sobre existencia de problemas en el Acceso Este	12
Tabla 4. Priorización de problemas del Acceso Este, por residentes en AID del proyecto.	12
Tabla 5. Percepción de usuarios frecuentes, sobre existencia de problemas en el Acceso Este	13
Tabla 6. Priorización de problemas del Acceso Este, por usuarios frecuentes del Acceso Este	14
Tabla 7. Percepción de usuarios poco frecuentes, sobre existencia de problemas en el Acceso Este.....	15
Tabla 8. Priorización de problemas del Acceso Este, por usuarios poco frecuentes del Acceso Este.....	16
Tabla 9. Conocimiento sobre el proyecto	20
Tabla 10. Beneficios percibidos, según residentes en el AID	21
Tabla 11. Beneficios percibidos, según usuarios frecuentes	22
Tabla 12. Beneficios percibidos, según usuarios poco frecuentes	23
Tabla 13. Tolerancia a los impactos de la construcción, disponibilidad de los participantes.	28
Tabla 14. Sensibilidad a impactos de obra, según residentes en el AID	29
Tabla 15. Sensibilidad a impactos de obra, según usuarios frecuentes.	31

Tabla 16. Sensibilidad a impactos de obra, según usuarios poco frecuentes.	32
Tabla 17. Interés de la población en recibir información durante la ejecución de las obras	33
Tabla 18. Medios de comunicación preferidos, para recibir información.	35
Tabla 19. Frecuencia mencionadas de vías alternativas.....	37
Tabla 20. Grado de acuerdo de la población con el desarrollo del proyecto.....	39

GRÁFICOS

Gráfico 1. Distribución de participantes por su relación con el área de proyecto.....	10
Gráfico 2. Priorización de problemas en el Acceso Este, según residentes en el AID.....	13
Gráfico 3. Priorización de problemas en el Acceso Este, según usuarios frecuentes del Acceso Este.....	15
Gráfico 4. Priorización de problemas del Acceso Este, por usuarios poco frecuentes del Acceso Este.....	16
Gráfico 5. Problemas mencionados por la población	17
Gráfico 6. Conocimiento previo del proyecto.....	19
Gráfico 7. Beneficios percibidos, según residentes en el AID	21
Gráfico 8. Beneficios percibidos, según usuarios frecuentes	23
Gráfico 9. Beneficios percibidos, según usuarios poco frecuentes.....	24
Gráfico 10. Beneficios esperados del proyecto	25
Gráfico 11. Tolerancia a los impactos de la construcción, disponibilidad de los participantes.	27
Gráfico 12. Sensibilidad a impactos de obra, según residentes en el AID	30
Gráfico 13. Sensibilidad a impactos de obra, según usuarios frecuentes.....	31
Gráfico 14. Sensibilidad a impactos de obra, según usuarios poco frecuentes.	32
Gráfico 15. Interés de la población en recibir información durante la ejecución de las obras	33
Gráfico 16. Medios de comunicación preferidos, para recibir información.	34
Gráfico 17. Rutas alternativas más mencionadas para el desvío durante las obras	36
Gráfico 18. Grado de acuerdo de la población con el desarrollo del proyecto.	38

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento constituye el informe técnico correspondiente al estudio de aceptabilidad social requerido en el marco del desarrollo de la Manifestación de Impacto Ambiental del "Proyecto Integral de mejora del Acceso Este".

La consulta pública que supone la aceptabilidad social forma parte de los estudios previos que solicita la autoridad ambiental a este tipo de emprendimientos, en el marco de evaluación de la factibilidad ambiental. Constituyen una instancia necesaria y previa a las audiencias públicas previstas en estos procedimientos. Específicamente se busca:

- Relevar las inquietudes de la población residente en el área de influencia del proyecto, con el objeto de hacerle llegar a los proponentes las mismas. Se indaga a los referentes acerca de sus percepciones en cuanto a beneficio, perjuicios y los potenciales impactos ambientales y sociales que pueda conllevar el desarrollo del proyecto.
- Establecer una instancia de comunicación temprana con las partes interesadas, que permita abrir canales de diálogo para la gestión de medidas de prevención y mitigación cuando corresponda, así como proponer mecanismos de consulta y/o reclamos.

Con base en estos objetivos, se presenta a continuación una descripción sintética del proyecto en cuestión.

El "Proyecto Integral de Mejora del Acceso Este" es una iniciativa impulsada por la Subsecretaría de Infraestructura y Desarrollo Territorial del Ministerio de Gobierno, Infraestructura y Desarrollo Territorial del Gobierno de Mendoza, en articulación con la Municipalidad de Guaymallén y la Dirección Nacional de Vialidad (DNV).

El proyecto tiene como objetivo principal resolver un problema vial crítico en el Área Metropolitana de Mendoza, mejorando la vía de acceso más utilizada a la ciudad, la cual actualmente presenta altos niveles de accidentes y demoras. La intervención se centra en un segmento de 29,62 km de la Ruta Nacional 7, que abarca desde la Costanera (Nudo vial) hasta la Variante Palmira, siendo el departamento de Guaymallén el área de intervención más relevante.

El presupuesto estimado para estas obras asciende a casi 40 millones de dólares.

Las obras se estructuran en tres tramos diferenciados:

- Tramo 1: Costanera – Sarmiento/Estrada (3,06 km).
- Tramo 2: Sarmiento/Estrada – Arturo González (8,3 km).
- Tramo 3: Calle Arturo González – Variante Palmira (18,70 km).

Entre los objetivos específicos del proyecto se encuentran agilizar la circulación de más de 120.000 vehículos diarios, mejorar la conectividad norte-sur de Guaymallén mediante la construcción de cuatro puentes, extender el Parque de Acceso Este hasta el límite departamental, y reducir la siniestralidad a través del control de velocidades y la implementación de nueva señalización vial.

Además, busca mejorar no solo la infraestructura vial, sino también el ambiente y la calidad urbana del área, previendo reforestación y ampliación de parques laterales, la renovación



del sistema de riego y drenaje para evitar inundaciones, y la optimización del recorrido del transporte público.

El informe se organiza en cuatro apartados principales. La Introducción presenta los fundamentos del estudio y el contexto del proyecto. La Metodología detalla el diseño de la encuesta, el procedimiento de recolección de datos y los criterios aplicados para el análisis de respuestas cerradas y abiertas. La sección de Resultados expone los hallazgos más relevantes de la consulta ciudadana, integrando percepciones cuantitativas y cualitativas de la población encuestada. Finalmente, las Conclusiones sintetizan las principales tendencias identificadas, destacando los aportes de la ciudadanía a la Evaluación de Impacto Ambiental y Social, y permiten conocer el grado de aceptabilidad social del proyecto, constituyendo un insumo clave para la toma de decisiones en el proceso de evaluación ambiental.

2. METODOLOGÍA

Es importante enmarcar la metodología en el contexto del proyecto al que se refiere. El mismo es una iniciativa impulsada por la Subsecretaría de Infraestructura y Desarrollo Territorial del Ministerio de Gobierno, Infraestructura y Desarrollo Territorial del Gobierno de Mendoza, en articulación con la Municipalidad de Guaymallén y la Dirección Nacional de Vialidad (DNV).

Su objetivo principal es resolver un problema vial crítico en el Área Metropolitana de Mendoza, al mejorar la vía de acceso más utilizada a la ciudad, la Ruta Nacional 7 Las obras abarcan un segmento de 29,62 kilómetros, desde la Costanera hasta la Variante Palmira. El proyecto busca agilizar la circulación de más de 120.000 vehículos diarios, mejorar la conectividad norte-sur de Guaymallén mediante la construcción de cuatro puentes, extender el Parque de Acceso Este y la renovación de sistemas de riego y drenaje.

La encuesta de percepción social sobre las obras de mejora en el Acceso Este, en la provincia de Mendoza, se diseñó en formato digital, lo que permitió una recolección ágil de datos y una amplia difusión a través de los canales institucionales. La convocatoria fue impulsada por el área de prensa del Municipio, garantizando que la ciudadanía conociera la iniciativa y pudiera expresar sus opiniones de manera voluntaria.

La participación se basó en una muestra espontánea y no estratificada, lo que puede favorecer la sobrerrepresentación de determinados grupos —particularmente quienes utilizan con mayor frecuencia el acceso o mantienen interacción activa con los medios institucionales—. Pese a estas limitaciones, la encuesta constituye una herramienta de gestión valiosa, ya que permite identificar tendencias de percepción, reconocer problemas recurrentes y aportar insumos concretos para orientar la planificación de obras y acciones municipales.

Se utilizó un cuestionario digital como principal herramienta para la recolección de información. El mismo fue diseñado en conjunto con la Municipalidad de Guaymallén, para indagar sobre la percepción de los problemas actuales del Acceso Este y la disposición de la población frente a las mejoras propuestas.



El formulario abarcó las siguientes secciones principales:

- Información general del encuestado (datos sociodemográficos): Se recabaron datos como edad, género, departamento de residencia, si la persona reside o transita habitualmente por el Acceso Este, y su medio de transporte más frecuente.
- Percepción de los problemas actuales del Acceso Este: Se preguntó a los participantes si consideraban que el Acceso Este presentaba problemas de tránsito o conectividad. Se les solicitó identificar hasta tres de los principales problemas entre opciones como congestión vehicular, siniestralidad vial (accidentes), mal estado del pavimento, falta de iluminación o señalización, problemas de conexión entre zonas norte y sur, colectoras en mal estado e inundaciones en días de lluvia.
- Percepción sobre el proyecto de mejora:

Aspecto evaluado	Detalles / Opciones consideradas
Conocimiento del proyecto	Se consultó si el encuestado estaba al tanto del proyecto de mejora del Acceso Este.
Beneficios percibidos	Agilizar la circulación, mayor conectividad norte-sur, reducción de accidentes, menos demoras, impacto ambiental (reforestación, ampliación de parques, mejoramiento de drenajes), mejora en la circulación del transporte público, mayor seguridad peatonal.
Impactos negativos y tolerancia	Impactos durante la obra: desvíos del tránsito y congestión vehicular, ruidos, polvo y vibraciones, erradicación de forestales (con reforestación compensatoria), cortes programados/accidentales de servicios públicos, impacto sobre comercios, interrupciones al uso recreativo en parques laterales. Se preguntó disposición a tolerar estas molestias a cambio de beneficios futuros.
Comunicación durante las obras	Interés en recibir información actualizada sobre cortes, desvíos y avances de obra. Canales de preferencia: redes sociales, WhatsApp/SMS, página web municipal, etc.

2.1 Metodología de Análisis de Respuestas Cerradas

Para el análisis de resultados cuantitativos se aplicó un procedimiento estadístico descriptivo y comparativo, basado en el procesamiento de las respuestas cerradas del cuestionario. Posteriormente, la base de datos fue procesada en el software SPSS, lo que permitió organizar la información y generar resultados confiables y replicables.

- Codificación de variables:** Cada pregunta cerrada fue traducida a variables estadísticas con valores numéricos previamente definidos, asegurando la consistencia entre categorías y evitando solapamientos en la asignación de respuestas.
- Procesamiento estadístico:** Con la base de datos estructurada, se realizaron análisis descriptivos de frecuencias y porcentajes para identificar la distribución de las respuestas y los patrones predominantes en la población encuestada.



IF-2025-06918956-GDEMZA-SAYOT

- c. **Tablas cruzadas:** A fin de explorar relaciones entre variables, se generaron tablas de contingencia que permiten observar diferencias y asociaciones entre grupos poblacionales, regiones o categorías de análisis relevantes.
- d. **Comparaciones e interpretación:** Los resultados de las tablas cruzadas se interpretaron en términos de tendencias, proporciones y contrastes significativos, ofreciendo una lectura integrada de las principales dimensiones indagadas mediante preguntas cerradas.

2.2 Metodología de Análisis de Respuestas Abiertas

El análisis de las respuestas abiertas correspondientes a los apartados “Especificar otro” de las preguntas 7, 9, 10, 11, 12, 19, 20 y 21 del cuestionario se realizó mediante un enfoque de análisis cualitativo, siguiendo un procedimiento estructurado y sistemático.

- e. **Lectura exploratoria:** Se efectuó una lectura exhaustiva de todas las respuestas abiertas con el objetivo de obtener una visión general de los temas predominantes, el tono de las opiniones y la diversidad de perspectivas expresadas por los participantes.
- f. **Codificación inicial:** Cada respuesta fue revisada de manera individual y se le asignaron códigos preliminares que representaban las ideas principales mencionadas. En los casos en que una respuesta contenía más de una idea, se aplicaron múltiples códigos.
- g. **Agrupación temática:** Los códigos iniciales se organizaron en categorías temáticas más amplias y homogéneas, tales como:
 - Problemas viales y de tránsito
 - Seguridad vial y peatonal
 - Impactos ambientales y urbanos
 - Percepción de la gestión y confianza institucional
 - Beneficios esperados del proyecto
 - Alternativas de circulación
 - Sugerencias y comentarios adicionales
- h. **Cuantificación de frecuencias:** Para identificar los temas con mayor relevancia, se contabilizó la frecuencia de aparición de cada categoría. Esto permitió jerarquizar los problemas, beneficios y preocupaciones más mencionados por la ciudadanía.
- i. **Análisis de tono y percepción:** Se evaluó el sentido de las respuestas (positivo, negativo o neutral) a fin de comprender el nivel de aceptación, tolerancia o rechazo frente al proyecto y sus impactos.
- j. **Ejemplificación y síntesis:** Finalmente, se seleccionaron citas textuales representativas de cada categoría para ilustrar los hallazgos y se elaboró una matriz resumen que integra categorías, frecuencia de menciones y ejemplos de respuestas.

3. RESULTADOS

3.1 Descripción de la población que participó de la encuesta

El análisis de resultados se realizó sobre la muestra obtenida a partir del llenado espontáneo del cuestionario en línea, disponible entre el 6 y el 15 de agosto, período en el que se recopilaban 2.818 respuestas.

Características de los respondientes según género y edad.

Del total de participantes del relevamiento el 61,1% se identificó como varón, el 38,7% como mujer y el 0,2% como persona no binaria. Este último grupo, aunque reducido en número, refleja un avance positivo en términos de inclusión al reconocer la diversidad de género en el instrumento de consulta.

Respecto a la distribución etaria, la mayor proporción de respuestas provino de la población de 25 a 45 años, lo que evidencia una predominancia de personas en edad laboral activa. Le siguieron, con una participación intermedia, los tramos de 46 a 64 años y de 18 a 24 años, mientras que los mayores de 65 años tuvieron menor presencia en la muestra. En todos los grupos etarios se registró un predominio masculino, aunque la diferencia se reduce en el segmento de 46 a 64 años, donde la participación femenina se acerca a la paridad relativa.

En síntesis, la encuesta refleja principalmente la percepción de la población adulta activa, con sobrerrepresentación de varones y participación acotada de adultos mayores, a la vez que incorpora —aunque de manera incipiente— la voz de identidades no binarias.

Características de los respondientes según departamento de residencia.

La distribución de los respondientes muestra una marcada concentración en el Gran Mendoza, donde se localiza el 96% de las respuestas. Dentro de esta región, el departamento de Guaymallén se destaca con el 70% del total, lo que refleja la centralidad de este territorio en relación con el Acceso Este y su papel como principal área de influencia y conectividad. Le siguen en magnitud Maipú (8%), Godoy Cruz (6%) y la Capital (5%), mientras que Luján de Cuyo y Las Heras tienen una participación menor, aunque igualmente significativa en tanto forman parte del sistema vial metropolitano. En contraste, los departamentos del Noreste y Este provincial (San Martín, Junín, Rivadavia, Santa Rosa y Lavalle) aportan un volumen menor de casos —en conjunto 3%—, y la participación del Valle de Uco y Sur es casi nula. Esta distribución confirma que la encuesta captó principalmente la percepción de los habitantes y usuarios del área metropolitana conectada directamente por el Acceso Este, lo que constituye un insumo clave para comprender los problemas y demandas en torno a esta vía estratégica de movilidad regional.

TABLA 1. DISTRIBUCIÓN DE PARTICIPANTES POR DEPARTAMENTO

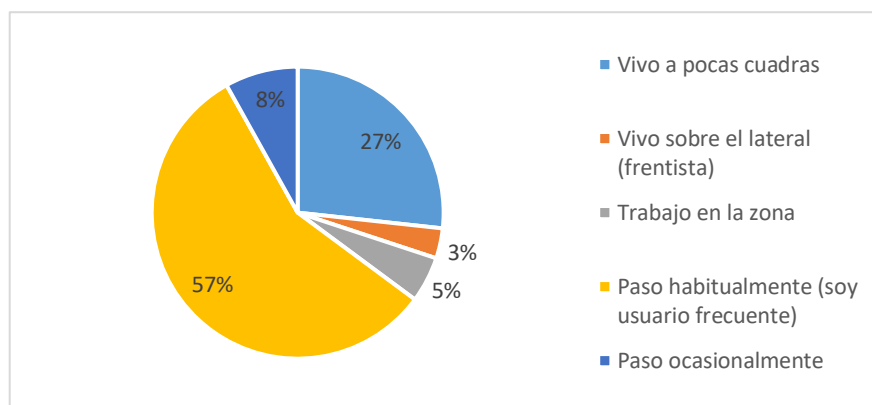
Región	Departamento	Frecuencia	Porcentaje
Gran Mendoza	Capital	146	5%
	Godoy Cruz	179	6%
	Guaymallén	1977	70%
	Lujan de Cuyo	109	4%
	Maipú	219	8%
	Las Heras	79	3%
Región Nor este y este	Junín	14	0%
	San Martín	63	2%
	Santa Rosa	2	0%
	Rivadavia	16	1%
	Lavalle	5	0%
Región Valle de Uco y Sur	San Rafael	2	0%
	Tunuyan	7	0%
Total		2818	100%

Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

Características de los participantes según relación con el AID y medio de transporte

La distribución de los respondientes de acuerdo a su relación con el área de influencia del proyecto, muestra que más de la mitad de los encuestados son usuarios frecuentes del Acceso Este (57%), lo que asegura que la percepción recogida provenga principalmente de quienes lo transitan a diario. En segundo lugar, se destaca el conjunto de residentes cercanos, que incluye tanto a quienes viven a pocas cuadras como a los frentistas. Este grupo representa en total un 30% de la muestra y constituye un aporte de gran valor, ya que incorpora la mirada de la población directamente expuesta a los impactos cotidianos de la infraestructura. En menor medida, participan quienes trabajan en la zona (5%) y quienes pasan ocasionalmente (8%), aportando perspectivas complementarias. En síntesis, la distribución resalta la centralidad de los usuarios intensivos y los residentes del área, cuya experiencia cercana y específica otorga un plus de relevancia al diagnóstico.

GRÁFICO 1. DISTRIBUCIÓN DE PARTICIPANTES POR SU RELACIÓN CON EL ÁREA DE PROYECTO



Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

La mayoría de los encuestados declaró utilizar vehículo particular como principal medio de transporte, con 2.658 menciones, lo que representa más del 90% de los casos. Este patrón se repite en todos los grupos de relación con el Acceso Este, aunque con distinta intensidad.

Entre quienes pasan habitualmente por el AID —el grupo más numeroso, con 1.597 personas—, el 95,6% indicó utilizar vehículo particular, mientras que un 4,1% mencionó transporte público y menos del 1% bicicleta o peatón. Un patrón similar se observa en quienes viven a pocas cuadras, con 703 casos de uso de vehículo particular (93,5%) y porcentajes marginales en el resto de los medios.

Los residentes sobre el lateral (frentistas) y quienes trabajan en la zona también mostraron predominio del automóvil particular, aunque en proporciones levemente menores: 88,3% y 93% respectivamente. En ambos casos, el transporte público alcanza entre 5% y 8% de las respuestas, lo que refleja una mayor presencia relativa de este medio respecto a otros grupos.

Entre quienes pasan ocasionalmente, el vehículo particular conserva la centralidad (92,1%), pero aparece un leve incremento del transporte público (7,0%), lo que indica un perfil de uso menos intensivo y más diverso en modos de traslado.

Las categorías “No lo utilizo” y opción Otro (“Soy turista”) tienen valores anecdóticos en la muestra y no aportan volumen suficiente para interpretación, aunque igualmente confirman la predominancia del automóvil en todos los casos.

En síntesis, la encuesta revela un fuerte sesgo hacia el uso del vehículo particular en todos los grupos de relación con el AID, acompañado de una participación secundaria del transporte público y una presencia muy reducida de movilidad activa (bicicleta o peatón). Este hallazgo refleja un perfil de movilidad altamente motorizado, aspecto clave para comprender la percepción de problemas vinculados a congestión, infraestructura vial y seguridad en el corredor.

TABLA 2. DISTRIBUCIÓN DE PARTICIPANTES SEGÚN SU RELACIÓN CON EL ÁREA DE PROYECTO Y USO DE MEDIO DE TRANSPORTE

Relación con el área de influencia del proyecto	Medio de transporte				Total
	Vehículo particular	Transporte público	Bicicleta/Peatón	Camión	
Vivo a pocas cuadras	703	33	16	0	752
%	93.5%	4.4%	2.1%	0.0%	100.0%
Vivo sobre el lateral (frentista)	83	8	3	0	94
%	88.3%	8.5%	3.2%	0.0%	100.0%
Trabajo en la zona	133	8	2	0	143
%	93.0%	5.6%	1.4%	0.0%	100.0%
Paso habitualmente (soy usuario frecuente)	1.527	66	2	2	1597
%	95.6%	4.1%	.1%	.1%	100.0%
Paso ocasionalmente	210	16	2	0	228
%	92.1%	7.0%	.9%	0.0%	100.0%
No lo utilizo	1	2	0	0	3
%	33.3%	66.7%	0.0%	0.0%	100.0%
Soy turista	1	0	0	0	1
%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
Total	2.658	133	25	2	2.818
%	94.3%	4.7%	.9%	.1%	100.0%

Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

3.2 Reconocimiento y priorización de principales problemas en el Acceso Este

Los resultados de la encuesta en el Área de Influencia Directa (AID) surgen de la integración de dos grupos poblacionales —quienes residen a pocas cuadras y los frentistas sobre el lateral—, lo que permite conformar un conjunto único denominado Total en el AID. Esta integración aporta una de las percepciones de los residentes cercanos al Acceso Este.



IF-2025-06918956-GDEMZA-SAYOT

TABLA 3. PERCEPCIÓN DE RESIDENTE DEL AID, SOBRE EXISTENCIA DE PROBLEMAS EN EL ACCESO ESTE

Población del área de influencia directa del proyecto (AID)	El Acceso ¿Presenta problemas de tránsito o conectividad?					Total
	Sí, muchos.	Sí, pocos	Sí, algunos.	No, ninguno	No sabe /no contesta	
Vivo a pocas cuadras	580	12	157	2	1	752
%	77.1%	1.6%	20.9%	.3%	.1%	100.0%
Vivo sobre el lateral (frentista)	75	4	14	1	0	94
%	79.8%	4.3%	14.9%	1.1%	0.0%	100.0%

Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

En relación con la percepción general de problemas de tránsito y conectividad, la gran mayoría de los respondientes declaró que el acceso presenta “muchos problemas” (77,1% en quienes viven a pocas cuadras y 79,8% entre los frentistas). En conjunto, más de tres cuartas partes de la población del AID coincide en señalar una problemática significativa, mientras que las respuestas de “pocos” o “algunos” problemas alcanzan proporciones muy menores y los que no identifican inconvenientes prácticamente no aparecen.

TABLA 4. PRIORIZACIÓN DE PROBLEMAS DEL ACCESO ESTE, POR RESIDENTES EN AID DEL PROYECTO.

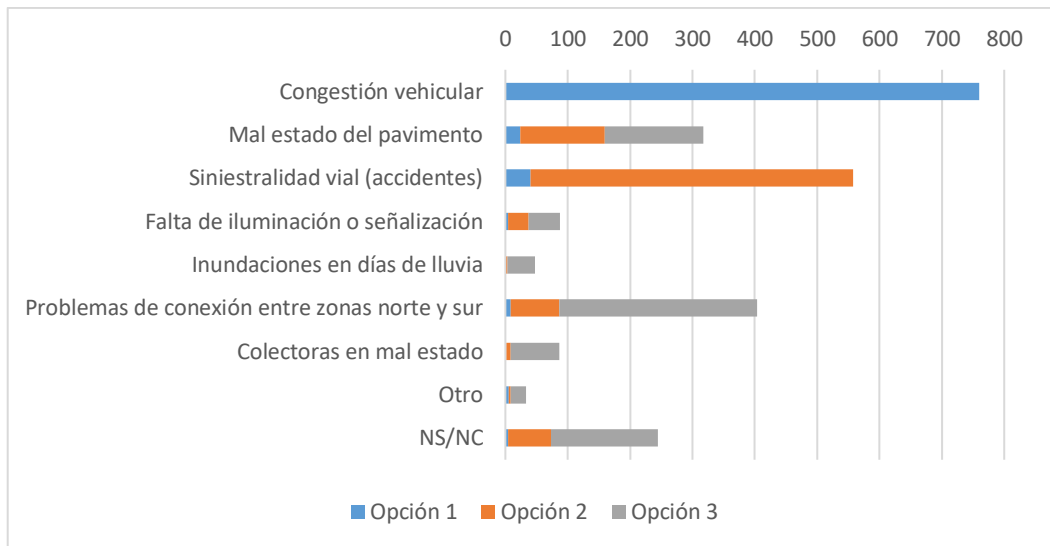
Problemas	Vivo a pocas cuadras			Vivo sobre el lateral (frentista)			Total, en el AID		
	Opciones								
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Congestión vehicular	679	0	0	81	0	0	760	0	0
Mal estado del pavimento	19	122	140	5	13	18	24	135	158
Siniestralidad vial (accidentes)	38	461		2	57		40	518	0
Falta de iluminación o señalización	3	30	45	1	3	6	4	33	51
Inundaciones en días de lluvia	0	2	41	0	1	3	0	3	44
Problemas de conexión entre zonas norte y sur	7	73	282	1	5	36	8	78	318
Colectoras en mal estado	1	5	70	0	2	8	1	7	78
Otro	2	3	23	3	0	2	5	3	25
NS/NC	3	56	151	1	13	21	4	69	172
Totales	752	752	752	94	94	94	846	846	846

Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

En cuanto a la priorización de los principales problemas, el análisis muestra con claridad que la congestión vehicular es la problemática dominante, señalada como opción 1 por casi el 90% de los encuestados. En segundo lugar, aparecen con mayor peso las menciones a siniestralidad vial y mal estado del pavimento, ubicadas principalmente en las opciones 2 y 3, lo que indica que son percibidas como problemáticas relevantes, aunque secundarias frente a la congestión. Otros aspectos, como la falta de iluminación o señalización, las

inundaciones en días de lluvia, las colectoras en mal estado y los problemas de conexión norte-sur, aparecen en proporciones menores, aunque no por ello irrelevantes, ya que en conjunto suman un volumen de menciones que complementa el diagnóstico de las condiciones del corredor.

GRÁFICO 2. PRIORIZACIÓN DE PROBLEMAS EN EL ACCESO ESTE, SEGÚN RESIDENTES EN EL AID.



Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

El análisis de la percepción de los usuarios frecuentes —que incluye a quienes trabajan en la zona y a quienes transitan habitualmente por el corredor— revela un patrón muy similar al de los residentes del AID. La mayoría considera que el Acceso Este presenta “muchos problemas”: un 69,9% de quienes trabajan en la zona y un 75,6% de los transeúntes habituales así lo manifestaron. En ambos casos, las respuestas que relativizan la magnitud de los problemas (“pocos” o “algunos”) tienen una presencia secundaria, mientras que la proporción de quienes no identifican inconvenientes es prácticamente nula

TABLA 5. PERCEPCIÓN DE USUARIOS FRECUENTES, SOBRE EXISTENCIA DE PROBLEMAS EN EL ACCESO ESTE

Respuesta	El Acceso ¿Presenta problemas de tránsito o conectividad?					Total
	Sí, muchos.	Sí, pocos	Sí, algunos.	No, ninguno	No sabe /no contesta	
Trabajo en la zona	100	6	37	0	0	143
%	69.9%	4.2%	25.9%	0.0%	0.0%	100.0%
Paso habitualmente (soy usuario frecuente)	1.207	41	347	2	0	1.597
%	75.6%	2.6%	21.7%	.1%	0.0%	100.0%

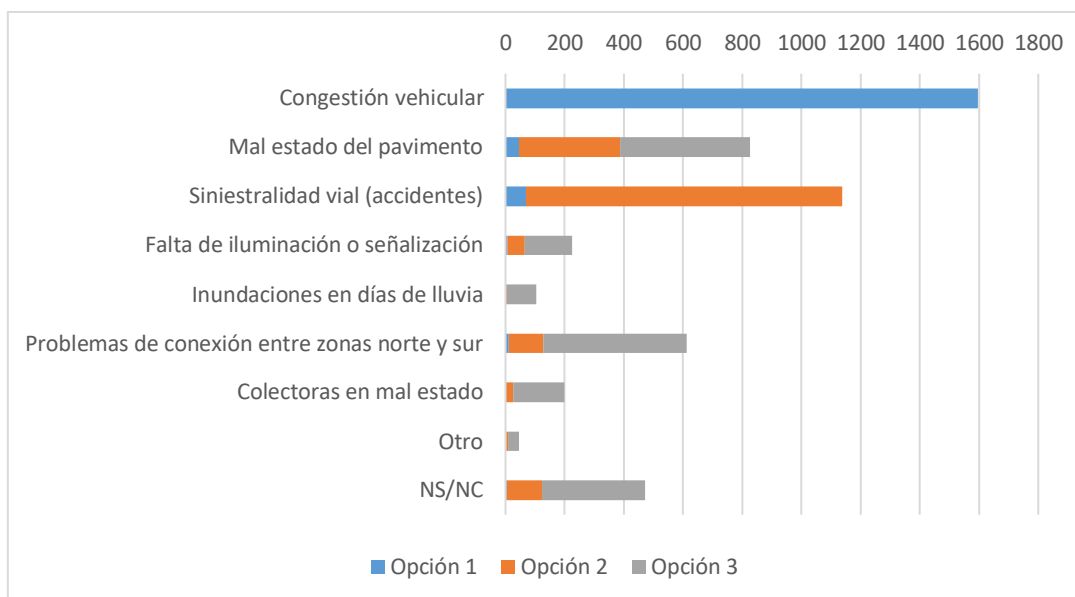
TABLA 6. PRIORIZACIÓN DE PROBLEMAS DEL ACCESO ESTE, POR USUARIOS FRECUENTES DEL ACCESO ESTE

Problemas	Trabajo en la zona			Paso habitualmente (soy usuario frecuente)			Total, usuario frecuente		
	Opción								
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Congestión vehicular	130	0	0	1.467	0	0	1.597	0	0
Mal estado del pavimento	5	34	29	41	308	410	46	342	439
Siniestralidad vial (accidentes)	7	83		63	985	0	70	1068	0
Falta de iluminación o señalización	0	6	17	6	53	143	6	59	160
Inundaciones en días de lluvia	0	0	9	1	4	91	1	4	100
Problemas de conexión entre zonas norte y sur	1	8	40	11	108	444	12	116	484
Colectoras en mal estado	0	3	18	1	22	155	1	25	173
Otro	0	1	3	2	6	34	2	7	37
NS/NC	0	8	27	5	111	320	5	119	347
Totales	143	143	143	1.597	1.597	1.597	1.740	1.740	1.740

Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

Respecto a la priorización de problemas, la congestión vehicular vuelve a ser el aspecto dominante, señalado como primera opción por casi la totalidad de los encuestados (100% en el grupo de transeúntes habituales y 91% entre quienes trabajan en la zona). En segundo plano aparecen, con mayor peso, la siniestralidad vial y el mal estado del pavimento, principalmente ubicados en las opciones 2 y 3. Otros problemas, como la falta de iluminación, las inundaciones, las colectoras en mal estado y las deficiencias de conexión norte-sur, obtienen menciones menores, pero complementan el panorama general de malestar respecto a la infraestructura.

GRÁFICO 3. PRIORIZACIÓN DE PROBLEMAS EN EL ACCESO ESTE, SEGÚN USUARIOS FRECUENTES DEL ACCESO ESTE.



Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

Entre los usuarios poco frecuentes —quienes transitan el Acceso Este solo de manera ocasional— la percepción de conflictividad se mantiene elevada, aunque en menor intensidad que en residentes y usuarios habituales. Un 63,5% de este grupo considera que el corredor presenta “muchos problemas”, mientras que un 32,6% identifica “algunos” inconvenientes, lo que refleja una mirada crítica, pero algo más matizada. Solo una minoría (3%) señala que los problemas son “pocos” y casi nadie afirma que no existen. Este perfil sugiere que, aunque la experiencia de uso es menos continua, los problemas de tránsito y conectividad resultan igualmente visibles y significativos.

TABLA 7. PERCEPCIÓN DE USUARIOS POCO FRECUENTES, SOBRE EXISTENCIA DE PROBLEMAS EN EL ACCESO ESTE

El Acceso ¿Presenta problemas de tránsito o conectividad?						
	Sí, muchos.	Sí, pocos	Sí, algunos.	No, ninguno	No sabe /no contesta	Total
Paso ocasionalmente	146	7	75	2	1	230
%	63.5%	3.0%	32.6%	0.9%	0.0%	100.0%

Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

Respecto a la priorización de los principales problemas, la congestión vehicular vuelve a ocupar un lugar central y dominante, siendo señalada como primera opción por prácticamente todos los encuestados. En segundo plano, cobran relevancia la siniestralidad vial y el mal estado del pavimento, que concentran la mayoría de las menciones en segunda y tercera opción. Otros aspectos, como los problemas de conexión norte-sur, la falta de iluminación, las inundaciones y el deterioro de colectoras, aparecen en proporciones menores, pero complementan el diagnóstico. Este patrón revela que, aun

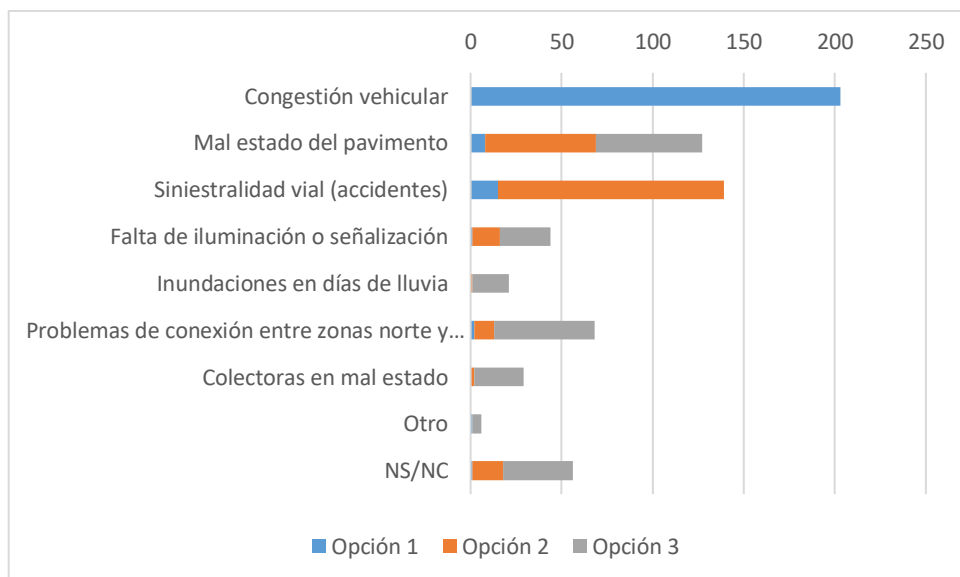
con un vínculo menos cotidiano con el Acceso, los usuarios poco frecuentes reconocen un conjunto de problemas similares a los señalados por quienes mantienen una relación más estrecha

TABLA 8. PRIORIZACIÓN DE PROBLEMAS DEL ACCESO ESTE, POR USUARIOS POCO FRECUENTES DEL ACCESO ESTE

Problemas	Usuario poco frecuente		
	Opción 1	Opción 2	Opción 3
Congestión vehicular	203	0	0
Mal estado del pavimento	8	61	58
Siniestralidad vial (accidentes)	15	124	
Falta de iluminación o señalización	1	15	28
Inundaciones en días de lluvia	0	1	20
Problemas de conexión entre zonas norte y sur	2	11	55
Colectoras en mal estado	0	2	27
Otro	1	0	5
NS/NC	1	17	38
Totales	231	231	231

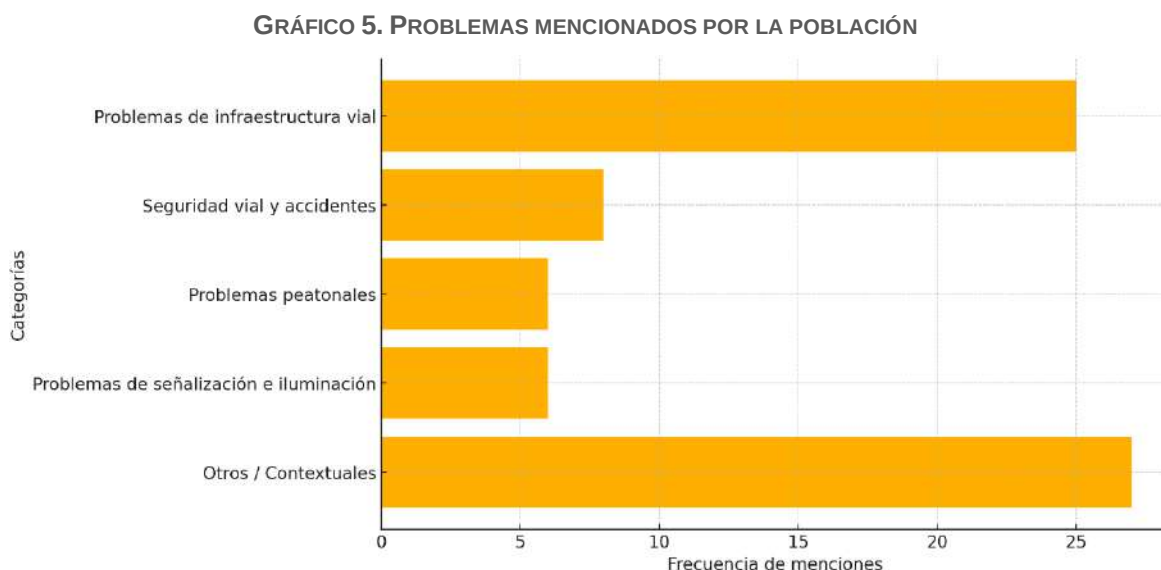
Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

GRÁFICO 4. PRIORIZACIÓN DE PROBLEMAS DEL ACCESO ESTE, POR USUARIOS POCO FRECUENTES DEL ACCESO ESTE



Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

Del análisis de las respuestas abiertas se desprenden cinco grandes categorías de problemas percibidos por la ciudadanía:



Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

Problemas de infraestructura vial (25 menciones)

La categoría más recurrente estuvo asociada a los **embudos y reducción de carriles**, que los encuestados describen como una de las principales fuentes de congestión y accidentes. Se señala con insistencia el **paso de tres carriles a dos frente al shopping**, considerado crítico y peligroso.

- *La reducción de tres carriles a dos frente al Shopping. Es criminal.*
- *Pasar de 3 carriles a 2 en forma directa, colectora de las cercanías al Shopping.*
- *Embudo de calle Housay a la altura del Shopping.*

También se mencionan mal diseño de rampas y accesos laterales, colectoras deterioradas y falta de semáforos en salidas estratégicas como la del Carrefour hacia Arenales.

Seguridad vial y accidentes (8 menciones)

Los encuestados señalaron situaciones de **alto riesgo de siniestros** vinculadas tanto a la infraestructura como a la conducta de los usuarios. Se destacaron los accidentes producidos por cruces peatonales inseguros y el uso de motos de baja cilindrada.

- *Muchas entradas clandestinas hacia el acceso y muchas motos de baja cilindrada. La parte frente al shopping donde se achica la calzada es un caos y muy peligroso en horas pico.*
- *Siniestros causados por peatones.”*

- *El cambio de 3 a 2 vías es muy peligroso y produce muchas veces riesgo de choques.*

Problemas peatonales (6 menciones)

Una preocupación constante fue la **falta de pasarelas y cruces seguros para peatones**, lo cual se percibe como un riesgo grave para la seguridad.

- *Faltan pasarelas para cruzar caminando.*
- *Cruce peatonal frente a la feria, clausurado.*
- *Se necesita mayor conexión peatonal.*

Problemas de señalización e iluminación (6 menciones)

Se registraron múltiples menciones a la **falta de señalización adecuada y carencia de iluminación** en distintos tramos, especialmente en accesos laterales y zonas con embudos.

- *Mala señalización.*
- *Omisión de carteles que señalen la bifurcación de 2 a 3 calzadas.*
- *El trayecto hacia San Martín no tiene iluminación.*

Otros / Contextuales (27 menciones)

En este grupo se agrupan respuestas que no se refieren directamente a la infraestructura vial, sino a críticas generales al diseño urbano, la gestión de obras y la falta de planificación metropolitana.

- *El problema no es el acceso, el problema es el mal diseño de la ciudad de Mendoza. San Juan tiene una circunvalación que permite ir a cualquier punto sin entrar a la ciudad.*
- *Está muy mal hecho y lo peor es que lo van a volver a hacer mal; nos va a costar una fortuna y va a estar años en obra.*
- *Tardan una eternidad todas las obras.*

Síntesis de menciones

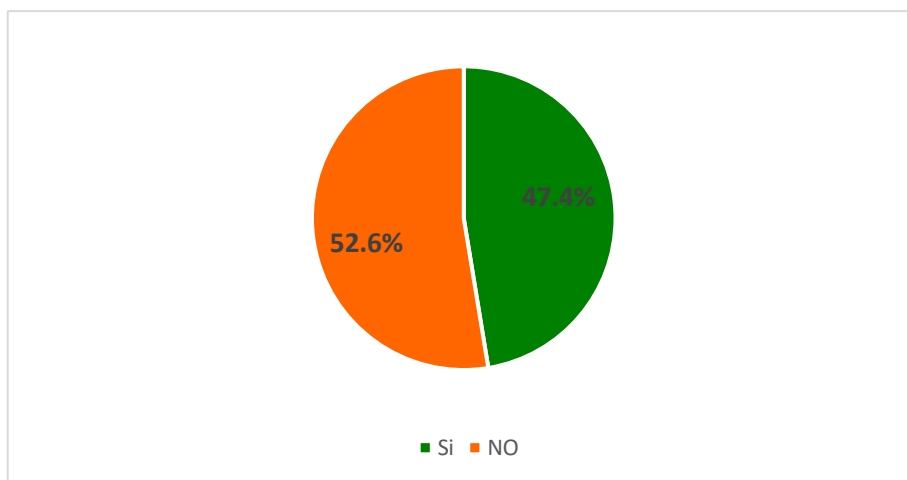
- El problema más crítico identificado por los encuestados es la reducción de carriles frente al shopping, que genera embudos, congestión y accidentes.
- Existe preocupación por la seguridad peatonal, debido a la falta de pasarelas y cruces adecuados.
- Se mencionan problemas de señalización, iluminación y mantenimiento de colectoras.

- Además de los aspectos técnicos, emergen percepciones negativas hacia la gestión y ejecución de las obras públicas, asociadas a demoras, costos excesivos y falta de confianza en la calidad de la construcción.
- La ciudadanía percibe el proyecto como una necesidad urgente, pero también mantiene un alto grado de desconfianza respecto a su correcta ejecución y capacidad para resolver los problemas históricos del Acceso Este.

3.3 Conocimiento previo y beneficios percibidos, a partir del desarrollo del proyecto.

El análisis del conocimiento previo sobre el proyecto de mejora del Acceso Este, muestra que menos de la mitad de los encuestados (47,4%) estaba al tanto de la iniciativa antes de responder la encuesta, mientras que un 52,6% no tenía información al respecto. Este dato refleja un nivel de difusión moderado, insuficiente para garantizar que la totalidad de la población vinculada al corredor cuente con información clara y anticipada sobre las obras previstas. La falta de conocimiento mayoritario constituye un aspecto crítico, ya que condiciona la percepción ciudadana sobre los impactos y beneficios esperados, y puede afectar la legitimidad del proceso de participación.

GRÁFICO 6. CONOCIMIENTO PREVIO DEL PROYECTO



Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

Al desagregar por grupos, se observa que los residentes cercanos (frentistas y vecinos a pocas cuadras) exhiben los mayores niveles de conocimiento —52% y 57% respectivamente—, lo que indica que la información circuló con mayor fuerza en el entorno inmediato al área de intervención. En contraste, entre los usuarios frecuentes, como transeúntes habituales (46,2%) y trabajadores de la zona (45%), el conocimiento previo es menor. Aún más baja es la proporción entre los usuarios poco frecuentes, de los cuales apenas el 37,3% manifestó estar informado. Este patrón revela que la difusión del proyecto fue más efectiva en quienes residen próximos a la traza, pero tuvo menor alcance entre

quienes la transitan de forma intensiva o eventual, lo que señala la necesidad de fortalecer las estrategias de comunicación institucional.

TABLA 9. CONOCIMIENTO SOBRE EL PROYECTO

¿Estaba al tanto del proyecto de mejora del Acceso Este?			
	Si	NO	Total
Vivo a pocas cuadras	391	361	752
%	52%	48%	100%
Vivo sobre el lateral (frentista)	54	40	94
%	57%	43%	100%
Trabajo en la zona	65	78	143
%	45%	55%	100%
Paso habitualmente (soy usuario frecuente)	738	859	1597
%	46.2%	53.8%	100%
Paso ocasionalmente	85	143	228
%	37.3%	62.7%	100%
No lo utilizo	2	1	3
%	66.7%	33.3%	100%
Otro: Soy turista	1	0	1
%	100.0%	0.0%	100%
Total	1.336	1482	2.818
%	47.4%	52.6%	100%

Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

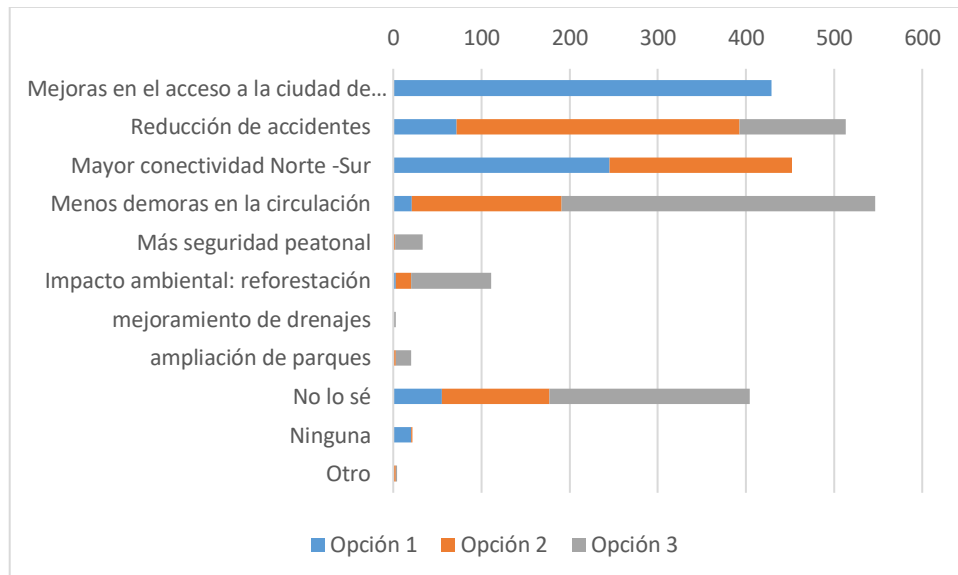
Entre los residentes cercanos al Acceso Este, el beneficio más destacado es la mejora en el acceso a la ciudad de Mendoza, señalada como primera opción por más de la mitad de los encuestados. También adquiere un peso significativo la mayor conectividad norte-sur y la reducción de accidentes, especialmente en las segundas y terceras opciones de priorización. En un plano complementario aparecen menciones a la disminución de demoras, la seguridad peatonal y los impactos ambientales positivos como la reforestación o la ampliación de parques. Sin embargo, una proporción relevante de residentes optó por “no lo sé”, lo que indica cierto nivel de incertidumbre respecto a los beneficios esperados.

TABLA 10. BENEFICIOS PERCIBIDOS, SEGÚN RESIDENTES EN EL AID

Beneficios	Vivo a pocas cuadras			Vivo sobre el lateral (frentista)			Total, en el AID		
	Opción								
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Mejoras en el acceso a la ciudad de Mendoza	379	0	0	50	0	0	429	0	0
Reducción de accidentes	63	289	107	9	32	13	72	321	120
Mayor conectividad Norte -Sur	223	186	0	22	21		245	207	0
Menos demoras en la circulación	18	151	317	3	19	39	21	170	356
Más seguridad peatonal	0	2	27	0	0	4	0	2	31
Impacto ambiental: reforestación	3	12	79	0	5	12	3	17	91
mejoramiento de drenajes	0	0	3	0	0	0	0	0	3
ampliación de parques	0	3	12	0	0	5	0	3	17
No lo sé	49	106	206	6	16	21	55	122	227
Ninguna	16	1	0	4	1	0	20	2	0
Otro	1	2	1	0	0	0	1	2	1
Total	752	752	752	94	94	94	846	846	846

Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

GRÁFICO 7. BENEFICIOS PERCIBIDOS, SEGÚN RESIDENTES EN EL AID



Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

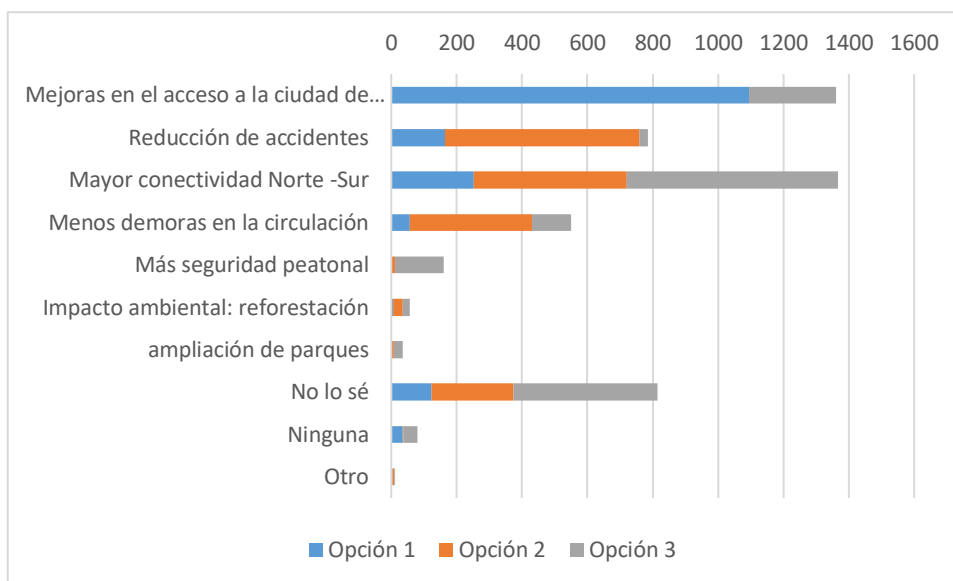
Para los usuarios frecuentes —trabajadores de la zona y transeúntes habituales—, la mejora en el acceso a la ciudad también se posiciona como el beneficio principal, con una unanimidad aún mayor que en los residentes. En segundo lugar, se valoran la conectividad metropolitana norte–sur y la reducción de accidentes, mientras que en un plano posterior figuran la disminución de demoras y la seguridad peatonal. El reconocimiento de beneficios ambientales (reforestación, parques) es minoritario, y se observa una proporción considerable de encuestados que declara no saber qué beneficios esperar. Este patrón refleja un enfoque más pragmático, ligado a la funcionalidad vial y la seguridad del tránsito.

TABLA 11. BENEFICIOS PERCIBIDOS, SEGÚN USUARIOS FRECUENTES

Beneficios	Trabajo en la zona			Paso habitualmente (soy usuario frecuente)			Total, usuario frecuente		
	Opción								
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Mejoras en el acceso a la ciudad de Mendoza	84	0	0	1010	0	267	1094	0	267
Reducción de accidentes	17	52	25	148	543	0	165	595	25
Mayor conectividad Norte -Sur	28	37	0	225	431	646	253	468	646
Menos demoras en la circulación	3	30	56	54	343	64	57	373	120
Más seguridad peatonal	0	1	4	2	8	145	2	9	149
Impacto ambiental: reforestación	0	2	13	6	28	7	6	30	20
ampliación de parques	0	0	0	0	7	28	0	7	28
No lo sé	9	20	2	115	230	438	124	250	440
Ninguna	2	1	43	33	2	0	35	3	43
Otro	0	0	0	4	5	2	4	5	2
Total	143	143	143	1597	1597	1597	1740	1740	1740

Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

GRÁFICO 8. BENEFICIOS PERCIBIDOS, SEGÚN USUARIOS FRECUENTES



Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

Entre los usuarios ocasionales, la jerarquía de beneficios se mantiene en líneas generales, con la mejora del acceso a Mendoza como primera opción ampliamente mayoritaria. En un segundo plano destacan la reducción de accidentes, la conectividad norte–sur y la menor demora en la circulación, lo que sugiere que incluso quienes usan el corredor esporádicamente reconocen los mismos problemas estructurales y valoran soluciones similares. A diferencia de los otros grupos, los usuarios poco frecuentes otorgan un peso relativamente mayor a los beneficios ambientales y recreativos, aunque en valores aún bajos. También aquí se registra un volumen importante de respuestas de indecisión o desconocimiento.

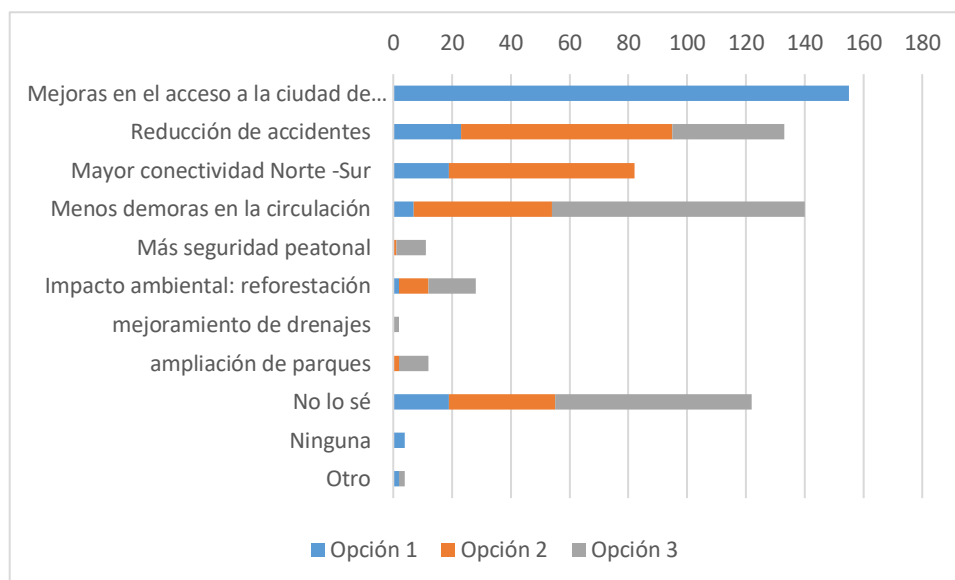
TABLA 12. BENEFICIOS PERCIBIDOS, SEGÚN USUARIOS POCO FRECUENTES

Beneficios	Usuario poco frecuente		
	Opción 1	Opción 2	Opción 3
Mejoras en el acceso a la ciudad de Mendoza	155	0	0
Reducción de accidentes	23	72	38
Mayor conectividad Norte -Sur	19	63	0
Menos demoras en la circulación	7	47	86
Más seguridad peatonal	0	1	10
Impacto ambiental: reforestación	2	10	16
mejoramiento de drenajes			2
ampliación de parques	0	2	10
No lo sé	19	36	67
Ninguna	4	0	0

Otro	2	0	2
Total	231	231	231

Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

GRÁFICO 9. BENEFICIOS PERCIBIDOS, SEGÚN USUARIOS POCO FRECUENTES



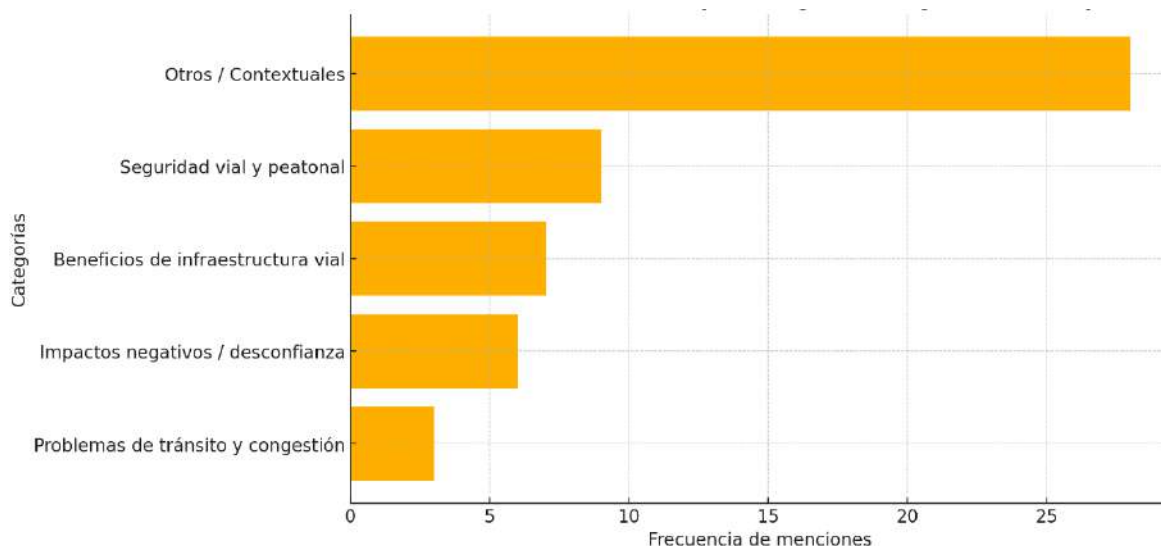
Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

La comparación entre residentes, usuarios frecuentes y poco frecuentes muestra un núcleo común de beneficios esperados: mejoras en el acceso a la ciudad, reducción de accidentes y mayor conectividad norte–sur, que conforman el consenso central sobre el valor del proyecto. Las diferencias aparecen en la ponderación de beneficios secundarios: los residentes valoran más los aspectos urbanos y ambientales, los usuarios frecuentes concentran sus expectativas en la circulación y la seguridad vial, mientras que los usuarios ocasionales tienden a distribuir sus percepciones de manera más equilibrada, con un leve mayor interés en la dimensión ambiental. En conjunto, el análisis refleja que la aceptabilidad del proyecto se sustenta en un eje compartido de beneficios funcionales, al que se suman matices vinculados a la intensidad y modalidad de uso del corredor.

Al incorporar la variable del conocimiento previo del proyecto, se advierte que quienes estaban informados —especialmente los residentes cercanos al área de intervención— tienden a expresar percepciones de beneficios más concretas y vinculadas a su vida cotidiana. Por el contrario, en los grupos con menor nivel de conocimiento —particularmente usuarios poco frecuentes y trabajadores de la zona— se observa una mayor proporción de respuestas de incertidumbre o desconocimiento frente a los beneficios. Esto sugiere que la difusión previa condiciona no solo el grado de aceptación, sino también la capacidad de los encuestados para identificar de manera precisa las mejoras esperadas. La comparación evidencia, por lo tanto, que una comunicación más amplia y efectiva podría fortalecer la percepción de beneficios y reducir la indecisión ciudadana respecto al proyecto.

Del análisis de las respuestas abiertas se identifican los siguientes beneficios esperados, destacando las preocupaciones recurrentes y la desconfianza general hacia la gestión de las obras.

GRÁFICO 10. BENEFICIOS ESPERADOS DEL PROYECTO



Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

Seguridad vial y peatonal (9 menciones)

Los encuestados valoran principalmente las mejoras vinculadas a la reducción de accidentes y a la protección de peatones, destacando la necesidad de nuevos pasos peatonales, mejor iluminación y señalización.

- *Se deben hacer más pasos peatonales para poder cruzarlos, se evitarían muchas muertes.*
- *Mayor y mejor iluminación y cartelería de leds.*
- *Más seguridad para transitar.*

Beneficios de infraestructura vial (7 menciones)

Algunos participantes reconocen beneficios en términos de mejora de pavimento, incorporación de carriles adicionales y mejor conexión vial, lo que repercutiría en un tránsito más fluido y en menos daños a los vehículos.

- *Al mejorar el pavimento, los vehículos sufrirán menos averías.*
- *Lo que tiene que hacer es agregar un carril más a la altura del shopping.*

- *No se olviden de las banquinas.*

Impactos negativos y desconfianza (6 menciones)

Un grupo importante expresó escepticismo sobre los beneficios, planteando que las obras traerán más perjuicios que soluciones. Se mencionan demoras eternas, corrupción y desvío de fondos.

- *Las obras que comienzan los municipios son eternas. A la brevedad, creo que solo traería caos vehicular afectando otras vías, por años.*
- *Va a traer puro perjuicio, afano y obra interminable por años.*
- *Mucha mucha plata al bolsillo de dirigentes y amigos.*

Problemas de tránsito y congestión (3 menciones)

Algunos encuestados dudan de que las mejoras logren resolver la congestión, advirtiendo que el tránsito pesado seguirá siendo un problema y que los cuellos de botella podrían trasladarse a otros puntos de la ciudad.

- *Para mí el principal problema del Acceso Este es la gran demanda de transporte pesado, dificulta mucho el tránsito y demora la circulación.*
- *Va a congestionar las arterias de las inmediaciones.*

Otros / Contextuales (28 menciones)

Una gran proporción de respuestas se refieren a aspectos generales, políticos o urbanos, más allá de los beneficios concretos del proyecto. Aparecen críticas al modelo de ciudad, la gestión política y la falta de planificación metropolitana.

- *El problema no es solo que falta un tercer carril. El problema es también que hay que desviar más coches en la boca de entrada a Mendoza, con puentes o túneles.*
- *Para mí lo planteado es más maquillaje que mejora. Pues producirá mucho malestar durante obras.*
- *Repito, una gran mayoría no saben conducir, pueden hacer una autopista con 10 carriles y los accidentes van a seguir.*

Síntesis

Los beneficios más valorados se centran en mejoras de seguridad vial y mayor fluidez del tránsito.

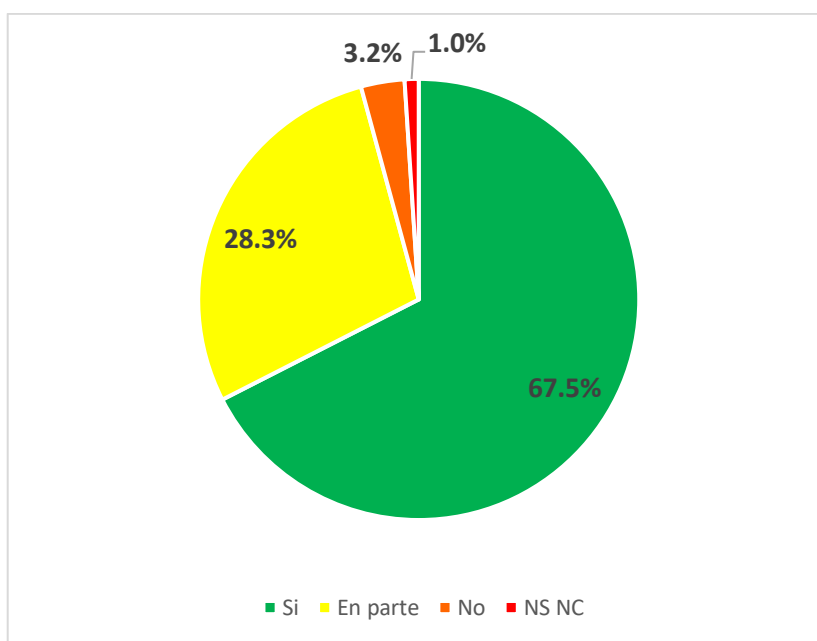
- Sin embargo, existe un nivel significativo de desconfianza y percepción negativa respecto a la ejecución de las obras, asociada a tiempos prolongados, costos elevados y poca transparencia en la gestión.

- Una parte de la ciudadanía percibe que, aun con mejoras, la congestión persistirá si no se aborda el problema del tránsito pesado y la falta de un plan urbano metropolitano.

3.4 Sensibilidad ante los impactos de construcción

La consulta indagó la disposición de la población a tolerar las molestias asociadas a la construcción. En términos generales, los resultados muestran un nivel de aceptación elevado: dos tercios de los encuestados (67,5%) manifestaron estar dispuestos a soportar los impactos temporales de la obra, mientras que casi un tercio (28,3%) expresó aceptación parcial y apenas un 3,2% rechazó de plano dicha posibilidad. El 1% restante no emitió opinión. Estos datos sugieren que la mayoría de la población reconoce los beneficios futuros de la intervención y estaría dispuesta a asumir incomodidades transitorias, siempre que las obras se ejecuten en plazos razonables y con adecuada gestión

GRÁFICO 11. TOLERANCIA A LOS IMPACTOS DE LA CONSTRUCCIÓN, DISPONIBILIDAD DE LOS PARTICIPANTES.



Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

Entre los residentes cercanos al Acceso Este (AID), se observa una sensibilidad diferenciada. Los vecinos a pocas cuadras presentan una alta tolerancia (69%), mientras que entre los frentistas este porcentaje desciende al 56,4%, con mayor proporción de respuestas de rechazo (8,5%). Esta diferencia revela que, cuanto mayor es la exposición cotidiana a los impactos, más se diversifican las percepciones y aparecen reservas frente a las molestias. En cambio, los usuarios frecuentes —trabajadores y transeúntes habituales— mantienen niveles similares al promedio, con una aceptación cercana al 68%,

lo que confirma que quienes dependen diariamente del corredor priorizan los beneficios viales por encima de las incomodidades de la construcción

TABLA 13. TOLERANCIA A LOS IMPACTOS DE LA CONSTRUCCIÓN, DISPONIBILIDAD DE LOS PARTICIPANTES.

	Tolerancia a impactos				Total
	Si	En parte	No	NS NC	
Vivo a pocas cuadras	519	207	22	4	752
%	69.0%	27.5%	2.9%	.5%	100%
Vivo sobre el lateral (frentista)	53	32	8	1	94
%	56.4%	34.0%	8.5%	1.1%	100%
Trabajo en la zona	91	42	8	2	143
%	63.6%	29.4%	5.6%	1.4%	100%
Paso habitualmente (soy usuario frecuente)	1078	461	45	13	1597
%	67.5%	28.9%	2.8%	.8%	100%
Paso ocasionalmente	159	55	7	7	228
%	69.7%	24.1%	3.1%	3.1%	100.0%
No lo utilizo	2	0	0	1	3
%	66.7%	0.0%	0.0%	33.3%	100%
Otro: Soy turista	0	0	0	1	1
%	0.0%	0.0%	0.0%	100%	100%
Total	1902	797	90	29	2818
%	67.5%	28.3%	3.2%	1.0%	100%

Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

Del análisis de respuestas abiertas se advierte que la tolerancia a los impactos esperados, se encuentran condicionada a los plazos:

La mayoría manifiesta estar dispuesta a tolerar molestias (ruido, polvo, desvíos, congestión) siempre y cuando la obra se ejecute en un plazo razonable. El **tiempo de ejecución se percibe como el factor crítico** que define la aceptación social:

- *Más que recibir avances, prefiero que se concentren en terminirlas en tiempo y forma sin afectar el día a día.*
- *Si las obras son como lo que hicieron en el barrio Santa Ana, que se demoraron como tres años, es preferible seguir como estamos.*
- *Sería muy necesario saber de antemano la demora para llegar a mi trabajo.*
- *Deberían actualizarlo en las apps que se usan para manejar y por medios de comunicación masivos.*
- *Estoy dispuesto a tolerar las molestias siempre y cuando no se demoren años.*
- *Que no se vayan a demorar 30 años como siempre.*

Al analizar la sensibilidad a los impactos esperados, se repite un patrón común en todos los grupos. El desvío del tránsito y la consecuente congestión es el efecto negativo más señalado como primera opción, con niveles prácticamente unánimes entre residentes, usuarios frecuentes y ocasionales. En segundo nivel de prioridad aparecen las molestias por ruidos, polvo y vibraciones, seguidas de los cortes programados o accidentales de servicios públicos y los impactos sobre comercios. También reciben menciones la erradicación de forestales —aun con reforestación compensatoria prevista— y la interrupción del uso recreativo de parques laterales. Estos resultados evidencian que la población teme principalmente a los trastornos inmediatos sobre la circulación, pero también reconoce efectos colaterales en la vida barrial y económica

TABLA 14. SENSIBILIDAD A IMPACTOS DE OBRA, SEGÚN RESIDENTES EN EL AID

Impactos	Vivo a pocas cuadras			Vivo sobre el lateral (frentista)			Total en el AID		
	Opción								
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Desvíos del tránsito y congestión vehicular	725	0	0	87	0	0	812	0	0
Interrupciones al uso recreativo en parques laterales	1	12	112	0	1	15	1	13	127
Molestias a la población por ruidos	4	195	0	3	34	0	7	229	0
Erradicación de forestales (con reforestación compensatoria en parques laterales)	11	187	2	0	23	1	11	210	3
Cortes programados y/o accidentales de servicios públicos	1	233	104	1	17	9	2	250	113
Impacto sobre los comercios	1	25	101	0	3	11	1	28	112

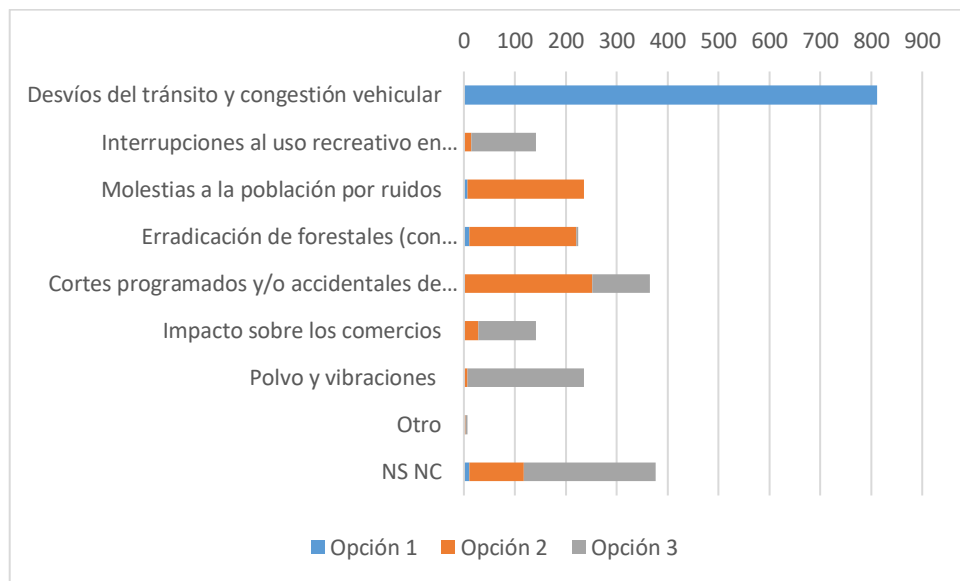


IF-2025-06918956-GDEMZA-SAYOT

Impactos	Vivo a pocas cuadras			Vivo sobre el lateral (frentista)			Total en el AID		
	Opción								
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Polvo y vibraciones		4	195		3	34	0	7	229
Otro	1	1	4	0	1	0	1	2	4
NS NC	8	95	234	3	12	24	11	107	258
Totales	752	752	752	94	94	94	846	846	846

Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

GRÁFICO 12. SENSIBILIDAD A IMPACTOS DE OBRA, SEGÚN RESIDENTES EN EL AID



Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

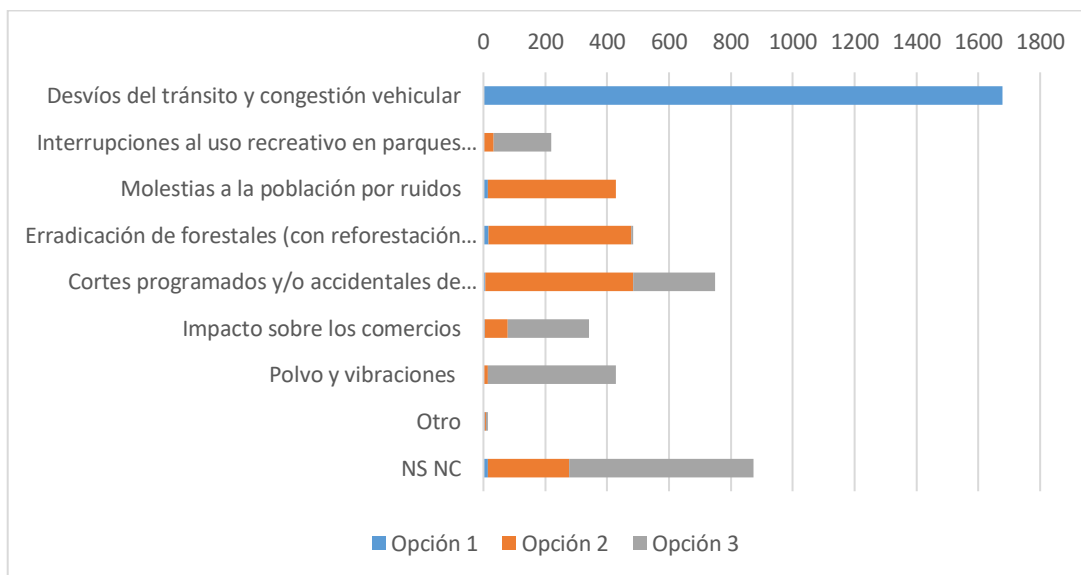
En el caso de los usuarios poco frecuentes, la tendencia es semejante, aunque con matices. Si bien la congestión se mantiene como principal preocupación, se incrementa el peso relativo de impactos como la pérdida temporal de forestales, las interrupciones en parques y la afectación a comercios. Esto refleja que, para quienes utilizan el corredor de manera esporádica, las incomodidades puntuales se perciben de forma más diversificada y con menor capacidad de compensación inmediata en su experiencia de uso

TABLA 15. SENSIBILIDAD A IMPACTOS DE OBRA, SEGÚN USUARIOS FRECUENTES.

Impactos	Trabajo en la zona			Paso habitualmente (soy usuario frecuente)			Total, usuario frecuente		
	Opción								
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Desvíos del tránsito y congestión vehicular	137	0	0	1542	0	0	1679	0	0
Interrupciones al uso recreativo en parques laterales	1	4	8	1	26	179	2	30	187
Molestias a la población por ruidos	1	32	0	14	382	0	15	414	0
Erradicación de forestales (con reforestación compensatoria en parques laterales)	3	32	1	13	429	6	16	461	7
Cortes programados y/o accidentales de servicios públicos	0	43	19	6	435	247	6	478	266
Impacto sobre los comercios	1	9	28	3	65	235	4	74	263
Polvo y vibraciones		1	32		14	382	0	15	414
Otro	0	0	2	3	5	5	3	5	7
NS NC	0	22	53	15	241	543	15	263	596
Total	143	143	143	1597	1597	1597	1740	1740	1740

Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

GRÁFICO 13. SENSIBILIDAD A IMPACTOS DE OBRA, SEGÚN USUARIOS FRECUENTES.

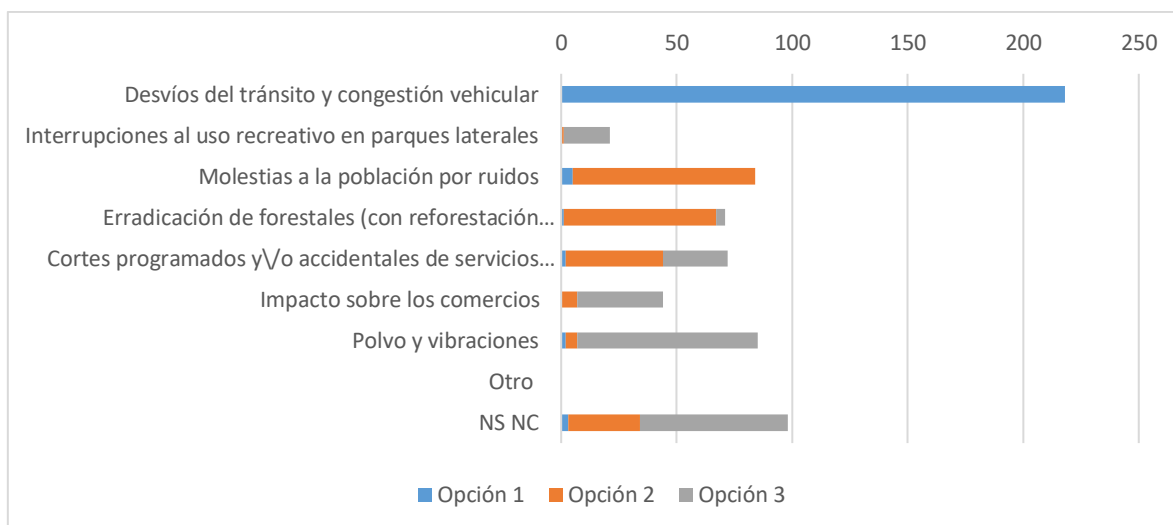


Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

TABLA 16. SENSIBILIDAD A IMPACTOS DE OBRA, SEGÚN USUARIOS POCO FRECUENTES.

Impactos	Usuario poco frecuente		
	Opción 1	Opción 2	Opción 3
Desvíos del tránsito y congestión vehicular	218	0	0
Interrupciones al uso recreativo en parques laterales	0	1	20
Molestias a la población por ruidos	5	79	
Erradicación de forestales (con reforestación compensatoria en parques laterales)	1	66	4
Cortes programados y/o accidentales de servicios públicos	2	42	28
Impacto sobre los comercios	0	7	37
Polvo y vibraciones	2	5	78
Otro	0	0	0
NS NC	3	31	64
Total	231	231	231

GRÁFICO 14. SENSIBILIDAD A IMPACTOS DE OBRA, SEGÚN USUARIOS POCO FRECUENTES.



Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

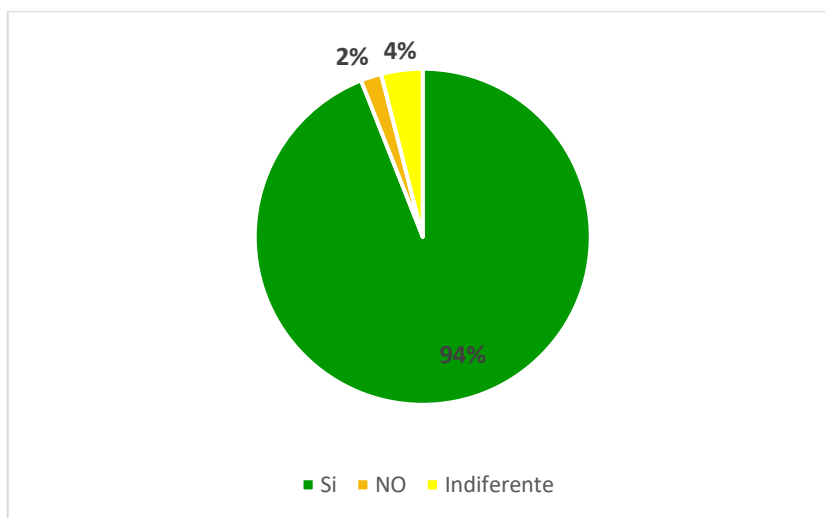
En la comparación de los tres grupos —residentes del AID, usuarios frecuentes y poco frecuentes— se observa un consenso claro en torno al tránsito como el impacto central, acompañado de preocupaciones complementarias que varían según la intensidad de exposición al área de obra. Los residentes cercanos enfatizan los cortes de servicios y la pérdida de calidad ambiental; los usuarios frecuentes destacan el ruido y las vibraciones por la continuidad de su tránsito; y los usuarios ocasionales distribuyen su sensibilidad entre múltiples molestias. En conjunto, los resultados indican que la aceptabilidad social de

las obras depende de una adecuada gestión de desvíos y cortes, así como de una comunicación clara que permita anticipar tiempos y modalidades de afectación.

3.5 Comunicación sobre las obras

Los resultados muestran que existe un marcado interés de la población en recibir información sobre el proyecto. En total, 2.616 personas manifestaron su disposición positiva, lo que representa una abrumadora mayoría respecto a quienes se mostraron indiferentes (113 casos) o directamente no interesados (89 casos).

GRÁFICO 15. INTERÉS DE LA POBLACIÓN EN RECIBIR INFORMACIÓN DURANTE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS



Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

Este patrón se repite en todos los grupos de usuarios, con porcentajes muy elevados de aceptación. Destaca particularmente el segmento de quienes residen a pocas cuadras y los usuarios frecuentes de la vía, con tasas de respuesta afirmativa superiores al 90%. Incluso entre aquellos que solo transitan ocasionalmente, más del 89% solicitó continuar recibiendo información. El interés es prácticamente unánime en la categoría de frentistas y trabajadores de la zona, con muy pocos casos de indiferencia o rechazo.

TABLA 17. INTERÉS DE LA POBLACIÓN EN RECIBIR INFORMACIÓN DURANTE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS

	Quiere recibir información			Total
	Si	NO	Indiferente	
Vivo a pocas cuadras	707	15	30	752
Vivo sobre el lateral (frentista)	89	3	2	94

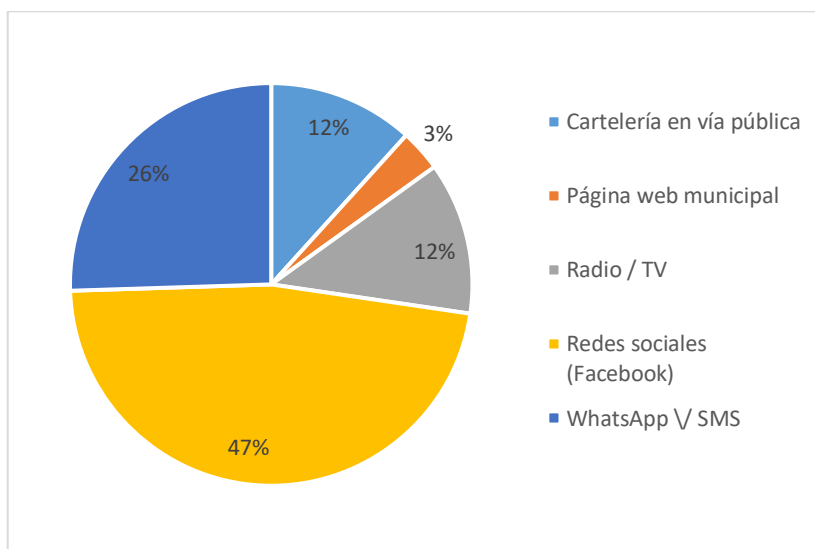
ESTUDIO DE ACEPTABILIDAD SOCIAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

	Quiere recibir información			Total
	Si	NO	Indiferente	
Trabajo en la zona	132	6	5	143
Paso habitualmente (soy usuario frecuente)	1480	52	65	1597
Paso ocasionalmente	204	13	11	228
No lo utilizo	3	0	0	3
Soy Turista	1	0	0	1
Total	2616	89	113	2818

Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

En relación con los medios preferidos para recibir información, los resultados reflejan una marcada inclinación hacia los canales digitales, en particular las redes sociales y la mensajería instantánea. Las redes sociales concentran 1.293 preferencias, mientras que WhatsApp/SMS alcanza 699 menciones. Este predominio evidencia una clara tendencia hacia formatos de comunicación directa, rápida y de fácil acceso para la población. En segundo término, se ubican la radio/TV (336 casos) y la cartelería en vía pública (321 casos), que mantienen todavía un rol relevante como soportes tradicionales de información. Finalmente, la página web municipal resulta menos mencionada, con 92 respuestas, lo que sugiere una menor utilización de este canal como fuente de consulta habitual.

GRÁFICO 16. MEDIOS DE COMUNICACIÓN PREFERIDOS, PARA RECIBIR INFORMACIÓN.



Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7



IF-2025-06918956-GDEMZA-SAYOT

El análisis por subgrupos muestra un comportamiento consistente: tanto residentes cercanos como frentistas, trabajadores y usuarios frecuentes priorizan redes sociales y WhatsApp, relegando a un segundo plano los medios tradicionales. En particular, los usuarios frecuentes constituyen el grupo más numeroso que demanda comunicación digital, con 724 menciones en redes sociales y 386 en WhatsApp, reforzando la necesidad de concentrar los esfuerzos comunicacionales en estas plataformas.

TABLA 18. MEDIOS DE COMUNICACIÓN PREFERIDOS, PARA RECIBIR INFORMACIÓN.

	Medios para recibir información				
	Cartelería en vía pública	Página web municipal	Radio / TV	Redes sociales (Facebook)	WhatsApp / SMS
Vivo a pocas cuadras	90	20	70	348	211
Vivo sobre el lateral (frentista)	9	5	8	46	25
Trabajo en la zona	15	4	16	69	35
Paso habitualmente (soy usuario frecuente)	182	56	203	724	386
Paso ocasionalmente	23	6	39	106	41
No lo utilizo	2	0	0	0	1
Soy Turista	0	1	0	0	0
Total	321	92	336	1293	699

Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

En conclusión, los datos sugieren que cualquier estrategia de comunicación vinculada al proyecto debe tener un enfoque claramente digital, priorizando redes sociales y mensajería, sin descuidar el refuerzo con medios tradicionales y cartelería, que cumplen un rol complementario y garantizan cobertura hacia sectores con menor acceso digital.

Sin embargo, las respuestas abiertas reflejan que la comunicación durante la obra es percibida como necesaria pero insuficiente si no se acompaña de una ejecución eficiente. Existe un consenso en que el problema principal no es solo la falta de información, sino la extensión excesiva y la mala gestión de las obras en experiencias previas.

Necesidad de información anticipada:

- Los encuestados destacan la importancia de conocer con anticipación los cortes, desvíos y demoras para organizar su movilidad diaria.
- Se consideran adecuados los canales digitales y masivos (apps de tránsito, redes sociales, WhatsApp, medios tradicionales).
- La actualización periódica se entiende como un derecho ciudadano y no como un gesto voluntario de las autoridades.

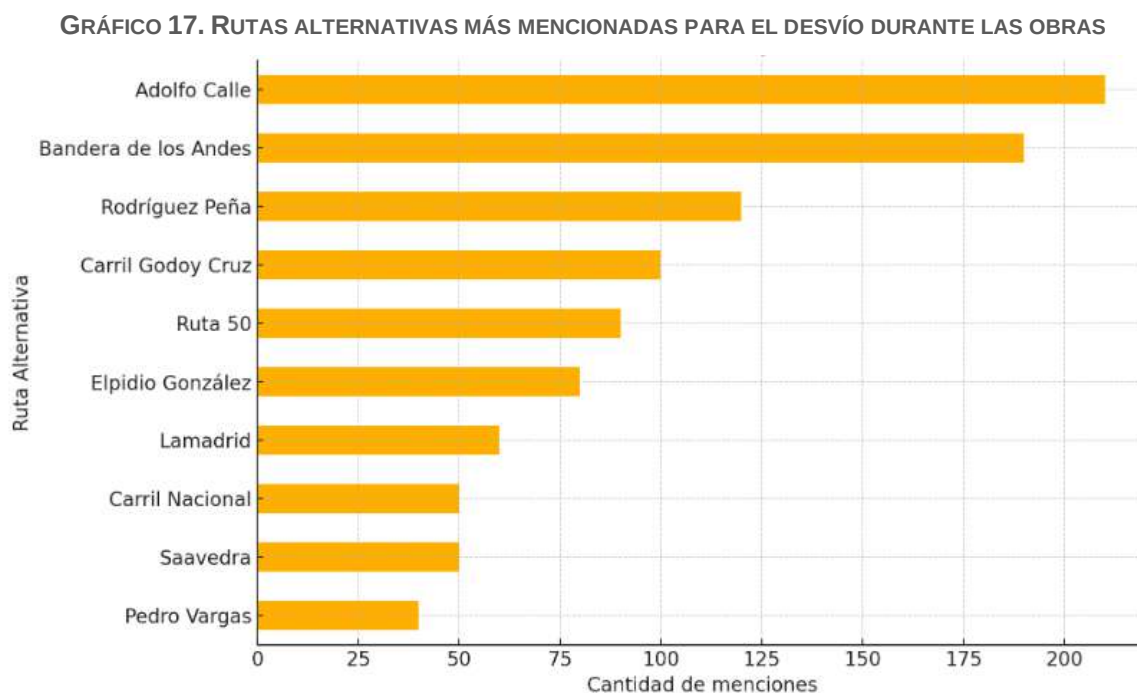
Alternativas de Circulación

Los encuestados señalaron diversas vías alternativas que podrían absorber parte del tránsito durante la ejecución de las obras en el Acceso Este. Los testimonios reflejan tanto la identificación de corredores principales ya consolidados (como Bandera de los Andes,



IF-2025-06918956-GDEMZA-SAYOT

Adolfo Calle y Elpidio González), como también la mención de calles complementarias o barriales que podrían actuar como rutas de apoyo. El siguiente gráfico sintetiza la frecuencia con la que fueron mencionadas estas alternativas, permitiendo distinguir cuáles son percibidas como opciones prioritarias de desvío y cuáles como rutas secundarias. A continuación, se presentan las vías mencionadas:



Adolfo Calle y Bandera de los Andes son vistas como las principales arterias paralelas al Acceso Este, tanto al norte como al sur, y concentran la mayor parte del tránsito de desvío actual.

Rodríguez Peña aparece como una opción importante para conectar de este a oeste, aunque varios encuestados advierten sobre su mal estado.

Carril Godoy Cruz es considerado una ruta viable, aunque algunos mencionan la necesidad de habilitar carriles exclusivos y mejorar la sincronización de semáforos.

Ruta 50 es la principal opción para desvíos más alejados, especialmente en tramos posteriores del proyecto.

En síntesis, se observa que algunas vías - como Bandera de los Andes, Adolfo Calle y Elpidio González - concentran la mayoría de las menciones, lo que indica que la población las percibe como las alternativas más viables para absorber el tránsito. En cambio, las calles de frecuencia media y baja aparecen como complementarias, útiles para descongestionar sectores específicos, pero no como ejes principales de desvío. La siguiente tabla resume la frecuencia con la que cada vía fue mencionada.

TABLA 19. FRECUENCIA MENCIONADAS DE VÍAS ALTERNATIVAS

Vía Alternativa	Frecuencia mencionada
Bandera de los Andes	Muy alta
Adolfo Calle	Muy alta
Elpidio González	Muy alta
Carril Godoy Cruz	Alta
Rodríguez Peña	Alta
Laterales / Colectoras del Acceso	Media
Lamadrid / Cañadita Alegre	Media
Saavedra	Media
Pedro Vargas / Cangallo	Baja-media
O'Brien / Pascual Toso	Baja
Carril Nacional (ex RN7)	Media
Azcuénaga / Las Cañas / Dorrego	Baja-media
Pedro Molina	Baja
Arenales / Paso / Urquiza	Baja
Hilario Cuadros	Baja

Cabe señalar que además se mencionan preocupaciones por el posible colapso de estas vías si no se realizan mejoras preventivas (bacheo, señalización, semáforos) y si no se planifican cambios temporales como el uso de doble mano en laterales o habilitación de carriles exclusivos.

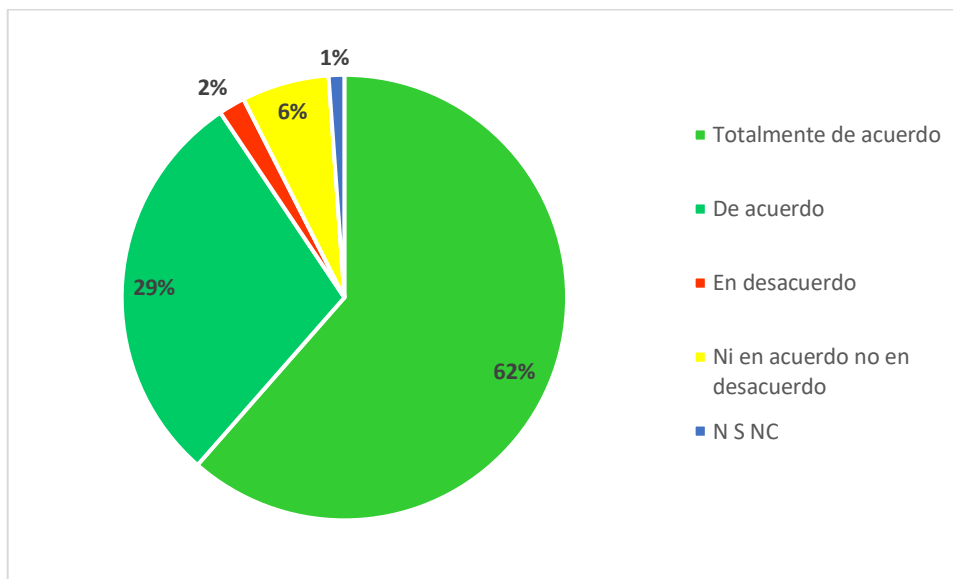
Del análisis de las respuestas surge un patrón territorial en la elección de vías alternativas, donde las preferencias se organizan según el sentido de circulación (Norte, Sur y Este-Oeste), acompañado de advertencias reiteradas sobre problemas de infraestructura y gestión vial en los principales corredores. Patrón identificado por sentido:

- Norte: *Bandera de los Andes* es la opción dominante; se suman *Godoy Cruz*, *Saavedra*, *O'Brien* y *laterales*.
- Sur: *Adolfo Calle* lidera; se agregan *Elpidio González*, *Lamadrid*, *Pedro Vargas* y *Cangallo*.
- Conectores Este-Oeste: *Rodríguez Peña* y *Carril Nacional (ex RN7)* aparecen como ejes de reparto frecuentes; muchos piden laterales del Acceso habilitadas y en doble mano temporal.
- Advertencias repetidas: “ya están colapsadas” (*Bandera*, *Adolfo*, *Godoy Cruz*, *Rodríguez Peña*), baches en *Rodríguez Peña*, semáforos mal sincronizados en *Godoy Cruz*, cruce *Tropero Sosa* y *Bandera de los Andes* sin gestión, y el nudo *Shopping (Lamadrid / túnel Cañadita Alegre)* como embudo.

3.6 Grado de acuerdo de la población con el desarrollo del proyecto.

Los resultados muestran un fuerte nivel de apoyo de la población al desarrollo del proyecto. En términos agregados, 1.732 personas manifestaron estar totalmente de acuerdo y 821 señalaron estar de acuerdo, lo que representa más del 90% de la muestra consultada. En contraste, solo 54 personas declararon estar en desacuerdo y 179 optaron por una posición intermedia, sin definirse a favor ni en contra. La proporción de quienes no respondieron o no saben (32 casos) resulta marginal en relación con el total.

GRÁFICO 18. GRADO DE ACUERDO DE LA POBLACIÓN CON EL DESARROLLO DEL PROYECTO.



Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

El análisis por grupos refuerza esta tendencia positiva. Los usuarios frecuentes constituyen el segmento con mayor peso en el apoyo, registrando 981 respuestas en total acuerdo y 476 de acuerdo, cifras que ratifican la percepción favorable de quienes utilizan cotidianamente la vía. Entre los residentes cercanos también prevalece la aceptación, con más de 680 respuestas positivas frente a apenas 12 en desacuerdo. De igual forma, los frentistas y trabajadores de la zona presentan un balance ampliamente favorable, con adhesiones que superan el 85% en todos los casos. Incluso entre quienes transitan ocasionalmente, la aceptación supera el 90%, confirmando que el consenso es transversal a todos los perfiles de usuarios.

TABLA 20. GRADO DE ACUERDO DE LA POBLACIÓN CON EL DESARROLLO DEL PROYECTO.

	Grado de acuerdo de los participantes con el desarrollo del Proyecto					Total
	Totalmente de acuerdo	De acuerdo	En desacuerdo	Ni en acuerdo ni en desacuerdo	N S NC	
Vivo a pocas cuadras	473	209	12	46	12	752
Vivo sobre el lateral (frentista)	53	28	5	8	0	94
Trabajo en la zona	86	36	3	15	3	143
Paso habitualmente (soy usuario frecuente)	981	476	27	97	16	1597
Paso ocasionalmente	139	72	7	13	1	232
Totales	1732	821	54	179	32	2818

Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

En síntesis, la evidencia refleja una legitimidad social para la ejecución del proyecto, sustentada en una amplia mayoría que reconoce sus beneficios y respalda su desarrollo, con niveles de disconformidad claramente minoritarios.

4. CONCLUSIONES

La encuesta, realizada entre el 6 y el 15 de agosto con 2.818 respuestas, reveló que la población que participó predominantemente reside en el Gran Mendoza, con una marcada concentración del 70% en Guaymallén, el área de intervención más relevante. Más de la mitad de los encuestados son usuarios frecuentes del Acceso Este (57%), y la mayoría utiliza el vehículo particular (más del 90%), lo que refleja un perfil de movilidad altamente motorizado en la zona.

Un hallazgo central del estudio es la unanimidad en la identificación de la congestión vehicular como el problema principal y dominante en el Acceso Este, reconocida por la gran mayoría de residentes, usuarios frecuentes y poco frecuentes. Otros problemas significativos incluyen la siniestralidad vial (accidentes) y el mal estado del pavimento, aunque en un segundo plano. Se destacan preocupaciones específicas como la reducción de carriles frente al shopping, que genera embudos y accidentes, la falta de pasarelas peatonales seguras, y deficiencias en la señalización e iluminación.

En cuanto al conocimiento previo del proyecto, menos de la mitad de los encuestados (47,4%) estaba al tanto de la iniciativa antes de la encuesta, lo que sugiere un nivel de difusión moderado. A pesar de esto, existe un fuerte consenso sobre los beneficios esperados del proyecto. Las mejoras en el acceso a la ciudad de Mendoza, la reducción de accidentes y una mayor conectividad norte-sur son los beneficios más valorados y percibidos como el eje central del valor del proyecto. Se observa que el conocimiento previo

del proyecto influye en la capacidad de los encuestados para identificar beneficios más concretos y vinculados a su vida cotidiana.

Respecto a la sensibilidad ante los impactos de la construcción, dos tercios de los encuestados (67,5%) manifestaron estar dispuestos a tolerar las molestias temporales derivadas de la obra. Sin embargo, esta tolerancia está condicionada por la expectativa de que la obra se ejecute en un plazo razonable y con una gestión adecuada. El principal impacto temido es el desvío del tránsito y la consecuente congestión vehicular, una preocupación casi unánime en todos los grupos de usuarios. Otras molestias mencionadas incluyen ruidos, polvo, vibraciones, cortes de servicios públicos e impacto en comercios.

La población demostró un marcado interés en recibir información continua sobre las obras, con una mayoría del 94% solicitándolo. Las redes sociales y la mensajería instantánea (WhatsApp/SMS) son los medios de comunicación preferidos para recibir esta información, lo que subraya la necesidad de un enfoque digital en la estrategia comunicacional. Es crucial que esta comunicación sea anticipada y permita a los ciudadanos organizar su movilidad diaria, ya que perciben que el problema no es solo la falta de información, sino la mala gestión en experiencias previas de obras.

En relación con las alternativas de circulación durante las obras, Bandera de los Andes, Adolfo Calle y Elpidio González son las vías más mencionadas y percibidas como las opciones más viables para absorber el tránsito. Sin embargo, se señalaron preocupaciones significativas sobre el posible colapso de estas vías si no se realizan mejoras preventivas como bacheo, señalización y una adecuada sincronización de semáforos.

Finalmente, el estudio concluye con un fuerte nivel de apoyo de la población al desarrollo del proyecto, con más del 90% de la muestra manifestando estar totalmente de acuerdo o de acuerdo. Este respaldo es transversal a todos los perfiles de usuarios (residentes, frecuentes y ocasionales), lo que confiere al proyecto una legitimidad social significativa. A pesar de la amplia aceptación, el estudio también revela un nivel relevante de desconfianza hacia la gestión y ejecución de las obras públicas, asociado a demoras, costos excesivos y poca transparencia, lo que resalta la importancia de una implementación eficiente y transparente para mantener la confianza ciudadana.

.

5. ANEXO

A continuación, se presenta el mensaje de difusión y la encuesta generada y distribuida a la población de Mendoza.



Link con información ampliada: <https://www.guaymallen.gob.ar/obras-guaymallen/obra-integral-acceso-este/>

Encuesta Ambiental Obra Ruta 7

La Municipalidad de Guaymallén esta desarrollando un Proyecto Integral de mejora del Acceso Este

¿De qué se trata esta obra?

El proyecto busca resolver un problema vial crítico en el Área Metropolitana de Mendoza, mejorando la vía de acceso más utilizada a la ciudad, que actualmente presenta altos niveles de accidentes y demoras. Las obras apuntan a: Agilizar la circulación de más 120.000 vehículos diarios, sumando carriles.-Mejorar la conectividad norte – sur de Guaymallén, a partir de la construcción de cuatro puentes.-Extender el Parque de Acceso Este hasta el límite departamental.-Reducir la siniestralidad mediante el control de velocidades y la implementación de nueva señalización vial.

Este estudio forma parte de la Evaluación Ambiental y Social. Tus respuestas aportan a la consulta ciudadana previa a la Audiencia Pública. ¡Gracias por participar!

Descripción del Proyecto

El proyecto contempla obras sobre tres tramos del Acceso Este:

Tramo 1: Costanera – Sarmiento/Estrada (3,06 km)

Mejoramiento de iluminación y señalización (horizontal y vertical). Fresado del asfalto deteriorado, colocación de capa de NUEVO pavimento, mejora de drenajes.

Tramo 2: Sarmiento/Estrada – Arturo González (8,3 km)

Construcción de una tercera trocha en cada sentido, extendiendo el tramo de tres carriles a un total de 8,3 km.
Construcción de vinculaciones en las calles Houssay-Rosario, Azcuénaga-Avellaneda, y Urquiza, para facilitar la transitabilidad entre el norte y sur de Guaymallén.

Extensión del Parque Acceso Este y mejora de drenajes

Construcción de colectoras con nueva calzada, iluminación y señalización vial como una alternativa a la Ruta principal: facilita la circulación local y optimiza el recorrido del transporte público

Tramo 3: Calle Arturo González – Variante Palmira (18,70km)

Fresado del pavimento existente y colocación de calzada nueva.

Mejoramiento de banquetas, señalización horizontal y vertical.

Mejoramiento de Colectoras

Extensión del parqueizado de los espacios laterales a la ruta, hasta límite departamental, más obras de drenajes y riego.

El proyecto busca mejorar no solo la infraestructura vial, sino también el ambiente y la calidad urbana del área. Se prevé reforestar y ampliar parques

laterales, renovar el sistema de riego y drenaje para evitar inundaciones.

Asimismo se realizarán obras de readecuación de colectoras.

INFORMACIÓN GENERAL DEL ENCUESTADO

1. Indique su edad *

- ☐ De 18 A 24 Años
☐ De 25 A 45 Años
☐ De 46 A 64 Años
☐ Mayores De 65 Años

2. Género *

- ☐ Mujer
☐ Hombre
☐ Identidad No Binaria
☐ Otro

Especificar otro:

3. Indique el departamento de residencia *

- ☐ Capital
☐ General Alvear
☐ Godoy Cruz
☐ Guaymallén
☐ Junín
☐ La Paz
☐ Las Heras
☐ Luján
☐ Luján De Cuyo



IF-2025-06918956-GDEMZA-SAYOT

- ☐ Maipu
- ☐ Malargue
- ☐ Rivadavia
- ☐ San Carlos
- ☐ San Martin
- ☐ San Rafael
- ☐ Santa Rosa
- ☐ Tunuyan
- ☐ Tupungato
- ☐ Otro

Especificar otro:

4. ¿Reside o transita habitualmente el Acceso Este? *

- ☐ Vivo Sobre El Lateral (Frentista)
- ☐ Vivo A Pocas Cuadras
- ☐ Trabajo En La Zona
- ☐ Paso Habitualmente (Soy Usuario Frecuente)
- ☐ Paso Ocasionalmente
- ☐ No Lo Utilizo
- ☐ Otro

Especificar otro:

5. ¿Cuál es su medio de transporte más frecuente? *

- ☐ Vehículo Particular
- ☐ Transporte Público
- ☐ Bicicleta / Peatón
- ☐ Otro

Especificar otro:

PERCEPCIÓN DE LOS PROBLEMAS ACTUALES

6. Considera que el Acceso Este ¿Presenta problemas de tránsito o conectividad? *

- ☐ Sí, Muchos.
- ☐ Sí, Algunos.
- ☐ Sí, Pocos
- ☐ No, Ninguno
- ☐ No Sabe/No Contesta

7. ¿Cuáles considera los principales problemas? (Marcar hasta 3)

- ☐ Congestión Vehicular
- ☐ Siniestralidad Vial (Accidentes)
- ☐ Mal Estado Del Pavimento
- ☐ Falta De Iluminación O Señalización
- ☐ Problemas De Conexión Entre Zonas Norte Y Sur
- ☐ Colectoras En Mal Estado
- ☐ Inundaciones En Días De Lluvia
- ☐ Otro

Especificar otro:

PERCEPCIÓN SOBRE EL PROYECTO

8. ¿Estaba al tanto del proyecto de mejora del Acceso Este? *

- ☐ Sí

ESTUDIO DE ACEPTABILIDAD SOCIAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

☐ No

9. ¿Qué beneficios cree que traerán estas obras? (Marcar hasta 3)

- ☐ Mejoras En El Acceso A La Ciudad De Mendoza
☐ Mayor Conectividad Norte -Sur
☐ Reducción De Accidentes
☐ Menos Demoras En La Circulación
☐ Impacto Ambiental: Reforestación, Ampliación De Parques, Mejoramiento De Drenajes
☐ Mejora En La Circulación Del Transporte Público
☐ Más Seguridad Peatonal
☐ Ninguna
☐ No Lo Sé
☐ Otro

Especificar otro:

10. Durante las obras ocurrirán impactos negativos, los cuales están previstos, y cuentan con un Plan de gestión. Por favor, indique los tres más importantes.

- ☐ Desvíos Del Tránsito Y Congestión Vehicular
☐ Molestias A La Población Por Ruidos, Polvo Y Vibraciones
☐ Erradicación De Forestales (Con Reforestación Compensatoria En Parques Laterales)
☐ Cortes Programados Y/O Accidentales De Servicios Públicos
☐ Impacto Sobre Los Comercios
☐ Interrupciones Al Uso Recreativo En Parques Laterales
☐ Otro

Especificar otro:

11. ¿Está dispuesto/a a tolerar estas molestias si las obras generan beneficios a mediano/largo plazo? *

- ☐ Sí
☐ En Parte
☐ No
☐ No Sabe/No Contesta

12. Durante las obras ¿Le gustaría recibir información actualizada sobre cortes, desvíos y avances de obra? *

- ☐ Sí
☐ No
☐ Indiferente
☐ Otro

Especificar otro:

13. Si respondió "Sí" a la anterior, ¿Por qué canal preferiría informarse? *

- ☐ Redes Sociales (Facebook, Instagram)
☐ WhatsApp / SMS
☐ Página Web Municipal
☐ Cartelería En Vía Pública
☐ Radio / TV

Especificar otro:

TRAMOS DE OBRA Y DESVÍOS – ¿QUÉ CAMINOS TOMARÍAS?

14. Si el tramo Costanera – Sarmiento/Estrada estuviera cerrado. ¿Sabe por qué calles podría circular?

- ☐ Sí
☐ No
☐ Indiferente



IF-2025-06918956-GDEMZA-SAYOT

ESTUDIO DE ACEPTABILIDAD SOCIAL
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este
Guaymallén, Mendoza

15. ¿Qué alternativas usarías para circular mientras duren las obras en este tramo (Costanera-Sarmiento/Estrada)?

16. Si el tramo Sarmiento/Estrada – Arturo González estuviera cerrado, ¿Sabe por qué calles podría circular?

☐ Sí

☐ No

☐ Indiferente

17. ¿Qué alternativas usarías para circular mientras duren las obras en este tramo Sarmiento/Estrada – Arturo González ?

18. Si el tramo Arturo González – Variante Palmira estuviera cerrado, ¿Sabe por qué calles podría circular?

☐ Sí

☐ No

☐ Indiferente

19. ¿Qué alternativas usarías para circular mientras duren las obras en este tramo Arturo González – Variante Palmira ?

20. ¿Cuál es su grado de acuerdo con el proyecto de obras del Acceso Este? *

☐ Totalmente De Acuerdo

☐ De Acuerdo

☐ Ni De Acuerdo Ni En Desacuerdo

☐ En Desacuerdo

☐ Otro

Especificar otro:

21. ¿Quiere dejar un comentario o sugerencia?

☐ No soy un robot

reCAPTCHA

Privacidad - Condiciones

ENVIAR



IF-2025-06918956-GDEMZA-SAYOT



Gobierno de la Provincia de Mendoza
República Argentina

Hoja Adicional de Firmas
MANIFESTACIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL

Número: IF-2025-06918956-GDEMZA-SAYOT

Mendoza, miércoles 3 de Septiembre de 2025

Referencia: Anexos 2 a 5

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 189 pagina/s.

Digitally signed by GDE GDEMZA - Gestion Documental Electronica MENDOZA
DN: cn=GDE GDEMZA - Gestion Documental Electronica MENDOZA, c=AR, o=Ministerio de Gobierno Trabajo y Justicia,
ou=Direccion General de Informatica y Comunicaciones, serialNumber=CUIT 30999130638
Date: 2025.09.03 09:22:58 -03'00'

Silvina Noemi Liceda
Profesional
Subsecretaría de Ambiente
Ministerio de Energía y Ambiente

Digitally signed by GDE GDEMZA - Gestion Documental Electronica
MENDOZA
DN: cn=GDE GDEMZA - Gestion Documental Electronica
MENDOZA, c=AR, o=Ministerio de Gobierno Trabajo y Justicia,
ou=Direccion General de Informatica y Comunicaciones,
serialNumber=CUIT 30999130638
Date: 2025.09.03 09:23:02 -03'00'