

# ANEXO 1

## MINISTERIO GOBIERNO, INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO TERRITORIAL

Subsecretaría de Infraestructura y Desarrollo Territorial



**Mendoza, 30 de diciembre de 2025**

Sr. Coordinadora de la Unidad de Evaluaciones Ambientales

**Lic. Martín Villegas**

Subsecretaría de Ambiente

Gobierno de Mendoza

S \_\_\_\_\_ // \_\_\_\_\_ D

**Ref.:** EX-2024-07598389- -GDEMZA-SAYOT- PROYECTO VIAL DE TERCERA TROCHA Y CRUCES  
ACCESO ESTE - Guaymallén.

**As: Respuesta a Dictamen Técnico**

De mi mayor consideración:

Me dirijo a Usted fin de reconocer el aval al documento de Manifestación General de Impacto Ambiental del PROYECTO VIAL DE TERCERA TROCHA Y CRUCES ACCESO ESTE presentado el 28 de Agosto de 2025 en el marco de la Ley 5961/92 y Dec. 2109/94 acerca del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

La MGIA de 179 fojas incluye los siguientes Capítulos, 1) Documento de síntesis 2) Datos generales. 3) Descripción del proyecto y sus acciones. 4) Línea de base ambiental territorial. 5) Identificación y valoración del impacto ambiental. 6) Plan de control y vigilancia ambiental. 7) Conclusiones acerca de la viabilidad ambiental del proyecto. 8) Personas que brindaron información. 9) Bibliografía consultada.

Se incluyen los Anexos 1 a 5 (222 fojas):

Anexo 1: Planos de obra civil. Corresponden a planos planialtimétricos de la obra civil.

Anexo 2- Planos de espacio verde. Corresponden a planos de parquización.

Anexo 3 - Drenaje. Corresponde al Proyecto de Drenaje de la Ampliación de la Ruta Nacional Nº 7, del Municipio de Guaymallén

Anexo 4- Estudios de tránsito. Incluyen los aspectos técnicos del estudio de tránsito y link a videos de simulación realizados con el software de microsimulación de tránsito Synchro V8 de Trafficware, realizado por el Ing. Civil Matías Valdivia.

Anexo 5 - Estudio de aceptabilidad social.

**MINISTERIO GOBIERNO, INFRAESTRUCTURA  
Y DESARROLLO TERRITORIAL**

Subsecretaría de Infraestructura y Desarrollo Territorial



La documentación asociada se presentó mediante mail y se compartió mediante el siguiente link:

[https://drive.google.com/drive/folders/1t4l\\_Y0sggddRGW7ws9V0Z2LOa3lMoRw?usp=sharing](https://drive.google.com/drive/folders/1t4l_Y0sggddRGW7ws9V0Z2LOa3lMoRw?usp=sharing)

Sin más que informar y quedando a su disposición para cualquier consulta, nos despedimos atentamente.



**Ing. Emanuel E. Juan**  
Director de Gestión de Proyectos y  
Contratos  
Subsecretaría de Infraestructura y  
Desarrollo Territorial



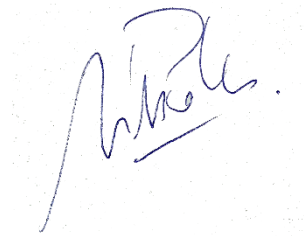
**Mgter. Lic. Natalia Fernández**  
Consultora Ambiental  
DNI: 27.785.089  
Monseñor Orzali 697, Las Heras, Mendoza  
Tel: 0261-154696259  
najufernandez@gmail.com

# **ESTUDIO DE ACEPTABILIDAD SOCIAL**

**PROYECTO VIAL TERCERA TROCHA Y  
CRUCES ACCESO ESTE GUAYMALLÉN**



**Soc. Ana Pesquin.**



**Ing. RNR Misael Palacios**

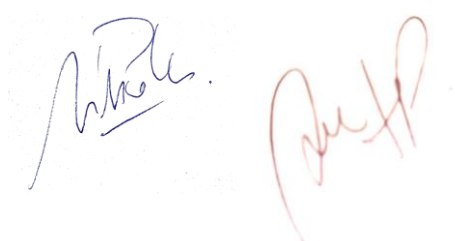
**AGOSTO - 2025**

## 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<br>..... | 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<br>Acceso Este.....  | 15 |
| Gráfico 4. Priorización de problemas del Acceso Este, por usuarios poco frecuentes del<br>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.<br>.....    | 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<br>.....      | 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

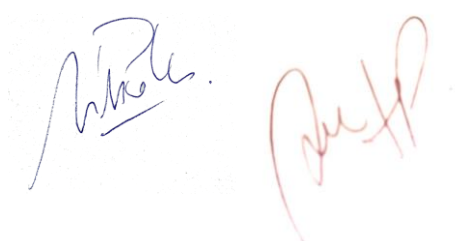
Es importante enmarcar la metodología en el contexto del proyecto al que se refiere. El mismo es una iniciativa impulsada por la Subsecretaría de Infraestructura y Desarrollo Territorial del Ministerio de Gobierno, Infraestructura y Desarrollo Territorial del Gobierno de Mendoza, en articulación con 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:

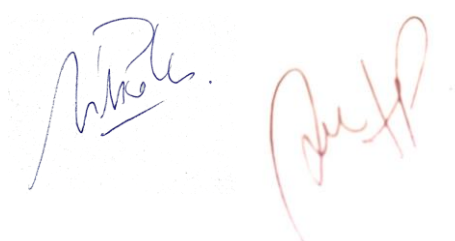
- Información general del encuestado (datos sociodemográficos): Se recabaron datos como edad, género, departamento de residencia, si la persona reside o transita habitualmente por el Acceso Este, y su medio de transporte más frecuente.
- Percepción de los problemas actuales del Acceso Este: Se preguntó 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.

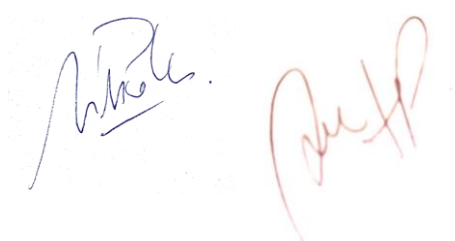


- c. **Tablas cruzadas:** A fin de explorar relaciones entre variables, se generaron tablas de contingencia que permiten observar diferencias y asociaciones entre grupos poblacionales, regiones o categorías de análisis relevantes.
- d. **Comparaciones e interpretación:** Los resultados de las tablas 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.**

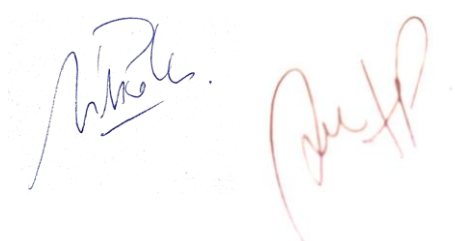
Del total de participantes del relevamiento el 61,1% se identificó como varón, el 38,7% como mujer y el 0,2% como persona no binaria. Este último grupo, aunque reducido en número, refleja un avance positivo en términos de inclusión al reconocer la diversidad de género en el instrumento de consulta.

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**

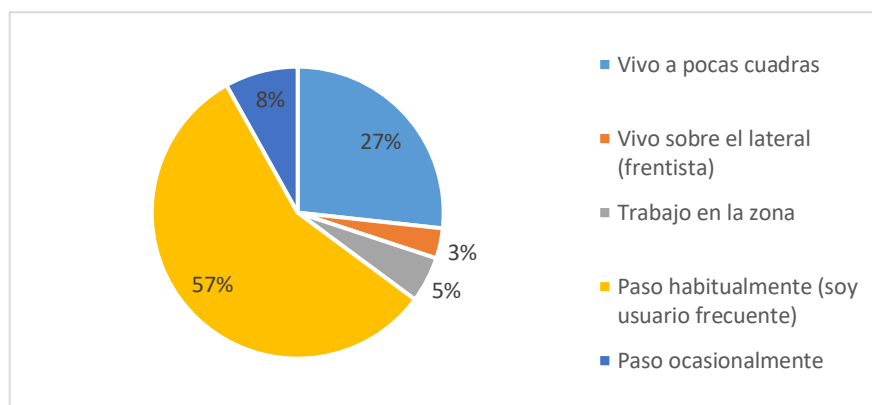
| Región                    | Departamento  | Frecuencia | Porcentaje |
|---------------------------|---------------|------------|------------|
| Gran Mendoza              | Capital       | 146        | 5%         |
|                           | Godoy Cruz    | 179        | 6%         |
|                           | 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.

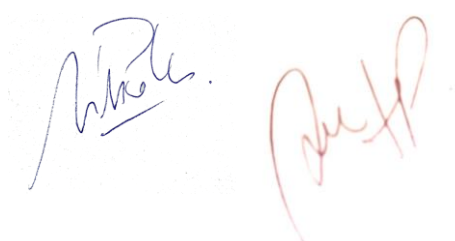
**TABLA 2. DISTRIBUCIÓN DE PARTICIPANTES SEGÚN SU RELACIÓN CON EL ÁREA DE PROYECTO Y USO DE MEDIO DE TRANSPORTE**

| 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.



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

**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 |        |
| <b>Vivo a pocas cuadras</b>                                 | 580                                                       | 12        | 157          | 2           | 1                    | 752    |
| <b>%</b>                                                    | 77.1%                                                     | 1.6%      | 20.9%        | .3%         | .1%                  | 100.0% |
| <b>Vivo sobre el lateral (frentista)</b>                    | 75                                                        | 4         | 14           | 1           | 0                    | 94     |
| <b>%</b>                                                    | 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.**

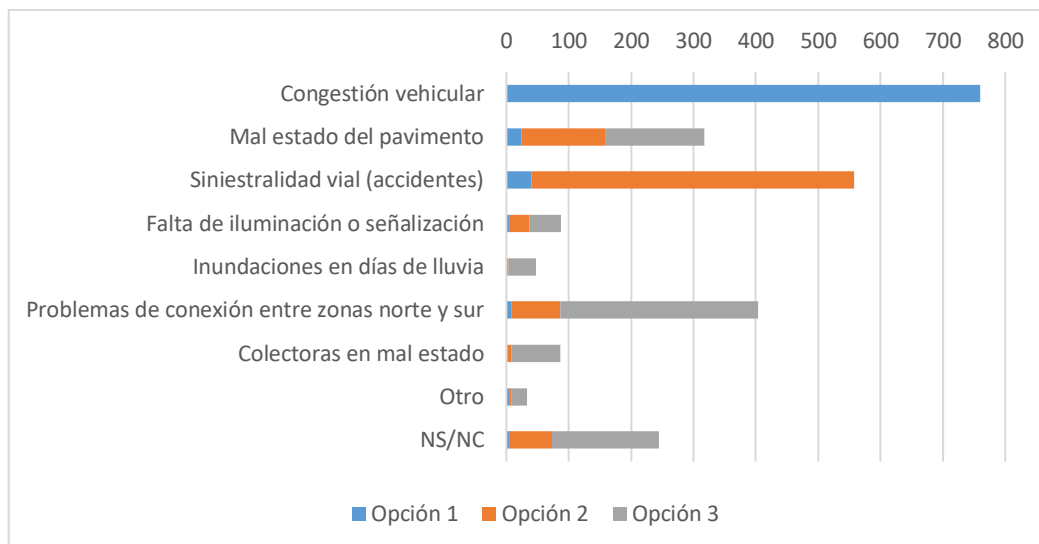
| Problemas                                     | Vivo a pocas cuadras |     |     | Vivo sobre el lateral (frentista) |    |    | Total, en el AID |     |     |
|-----------------------------------------------|----------------------|-----|-----|-----------------------------------|----|----|------------------|-----|-----|
|                                               | 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% |

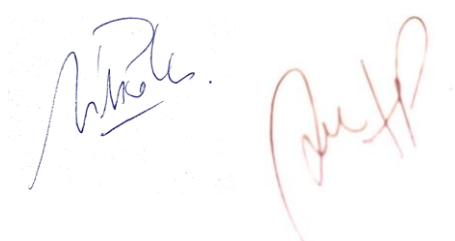
ESTUDIO DE ACEPTABILIDAD SOCIAL  
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este  
Guaymallén, Mendoza

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

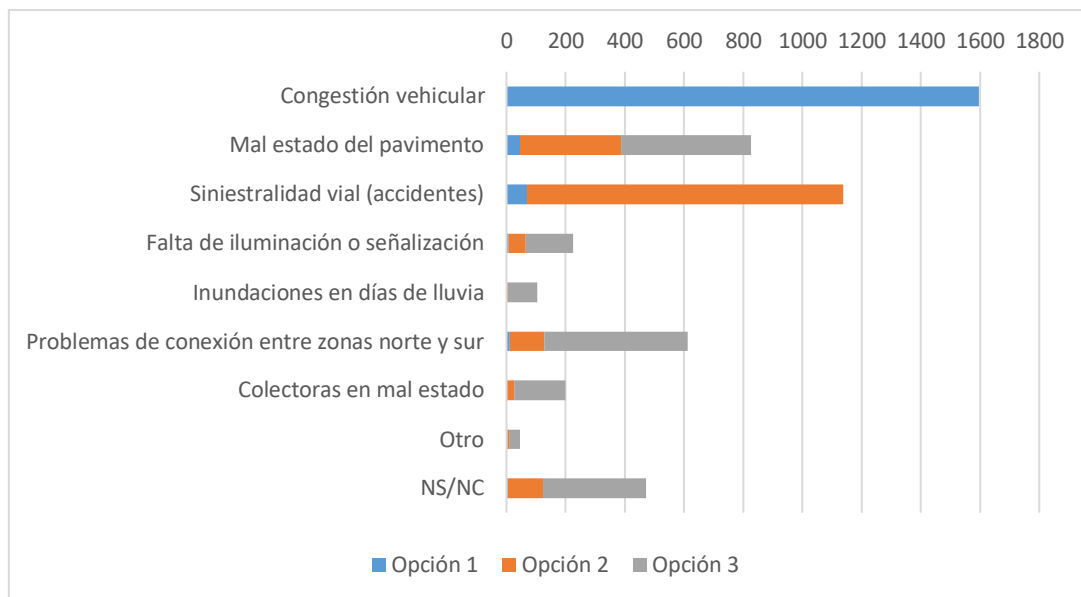
| Problemas                                     | Trabajo en la zona |     |     | Paso habitualmente<br>(soy usuario frecuente) |       |       | Total, usuario frecuente |       |       |
|-----------------------------------------------|--------------------|-----|-----|-----------------------------------------------|-------|-------|--------------------------|-------|-------|
|                                               | 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

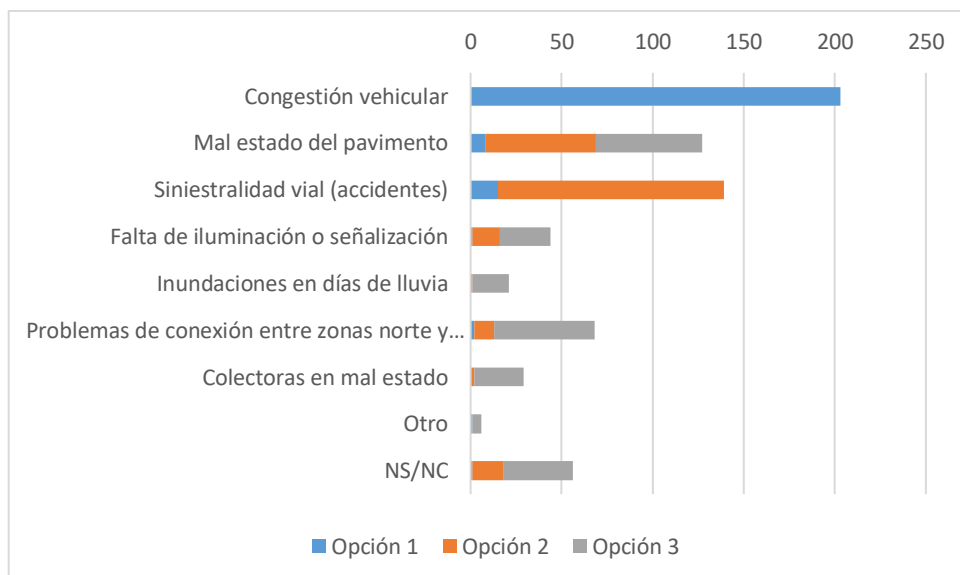
con un vínculo menos cotidiano con el Acceso, los usuarios poco frecuentes reconocen un conjunto de problemas similares a los señalados por quienes mantienen una relación más estrecha

**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         |
| <b>Totales</b>                                | <b>231</b>             | <b>231</b> | <b>231</b> |

Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

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

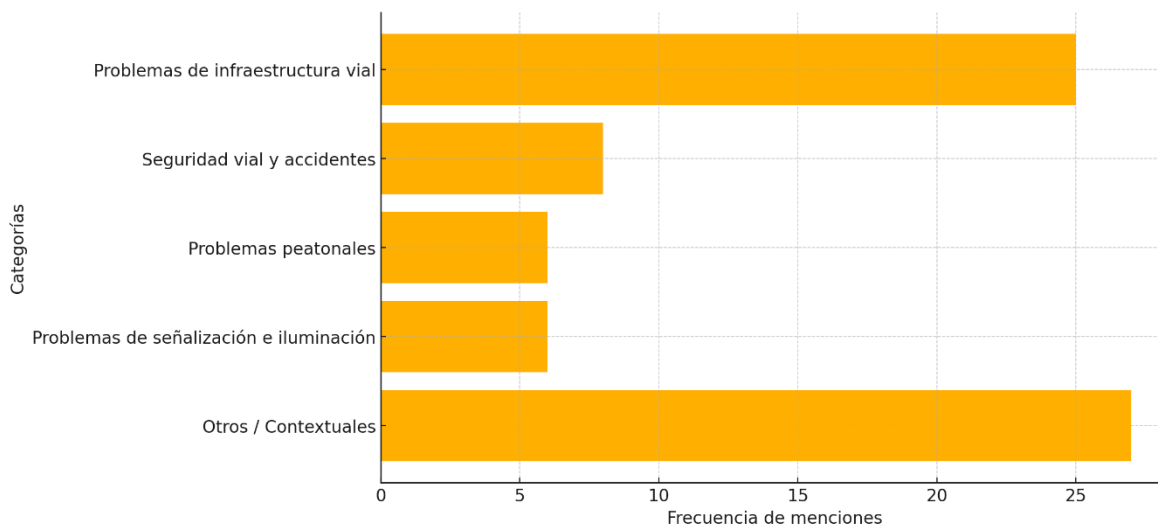


Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

*[Firmas manuscritas]*

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

GRÁFICO 5. PROBLEMAS MENCIONADOS POR LA POBLACIÓN



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**

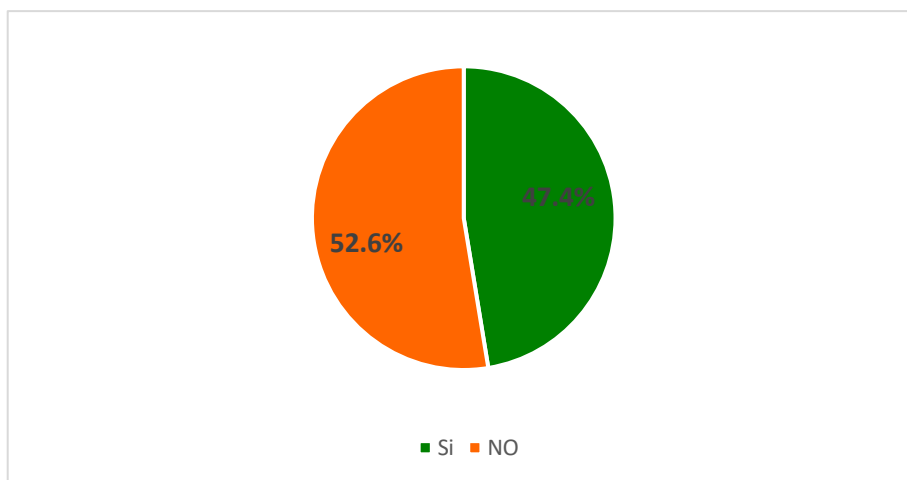
- El problema más crítico identificado por los encuestados es la reducción de carriles frente al shopping, que genera embudos, congestión y accidentes.
- Existe preocupación por la seguridad peatonal, debido a la falta de pasarelas y cruces adecuados.
- Se mencionan problemas de señalización, iluminación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

*[Firmas manuscritas]*

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**

| <b>¿Estaba al tanto del proyecto de mejora del Acceso Este?</b> |              |             |              |
|-----------------------------------------------------------------|--------------|-------------|--------------|
|                                                                 | 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%         |
| <b>Total</b>                                                    | <b>1.336</b> | <b>1482</b> | <b>2.818</b> |
| %                                                               | 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.

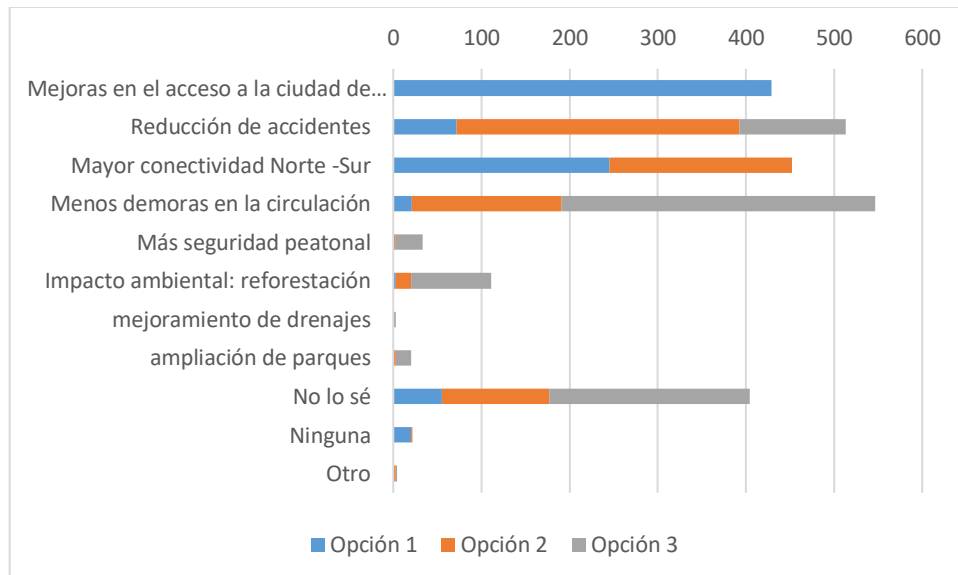
ESTUDIO DE ACEPTABILIDAD SOCIAL  
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este  
Guaymallén, Mendoza

**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

*[Firmas manuscritas]*

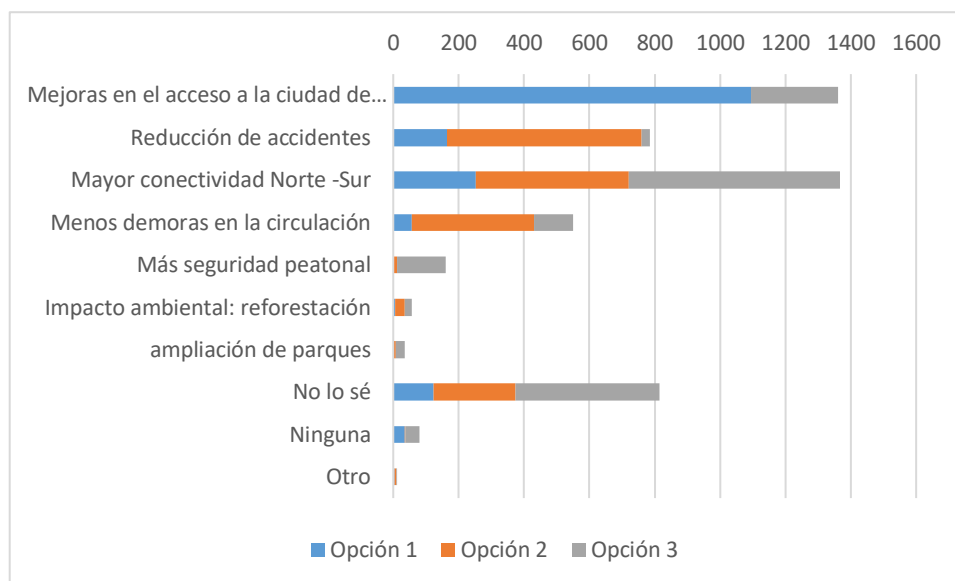
Para los usuarios frecuentes —trabajadores de la zona y transeúntes habituales—, la mejora en el acceso a la ciudad también se posiciona como el beneficio principal, con una unanimidad aún mayor que en los residentes. En segundo lugar, se valoran la conectividad metropolitana norte-sur y la reducción 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<br>(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        |

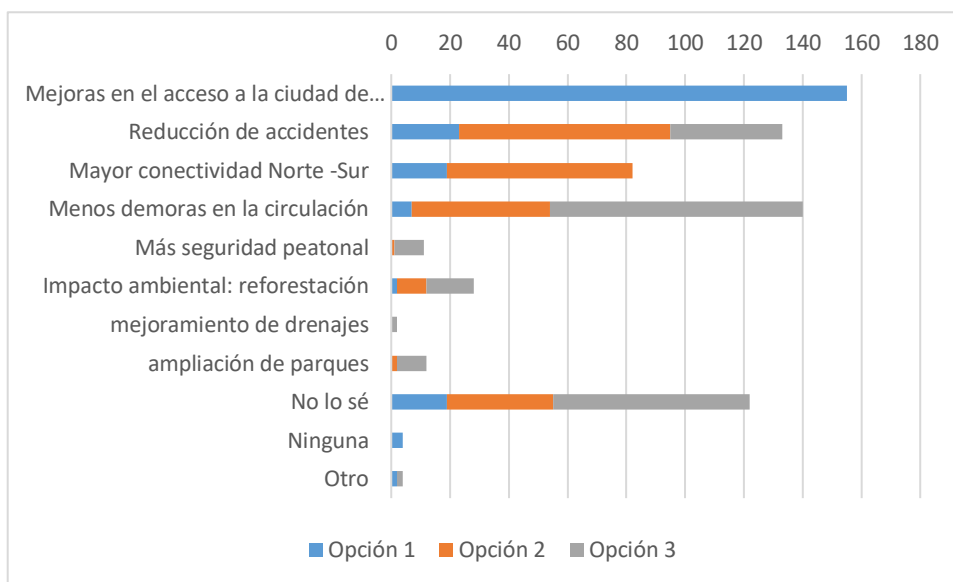
*[Firmas manuscritas]*

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

|              |            |            |            |
|--------------|------------|------------|------------|
| Otro         | 2          | 0          | 2          |
| <b>Total</b> | <b>231</b> | <b>231</b> | <b>231</b> |

Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

**GRÁFICO 9. BENEFICIOS PERCIBIDOS, SEGÚN USUARIOS POCO FRECUENTES**



Fuente: Encuesta Ambiental Obra Ruta Nacional 7

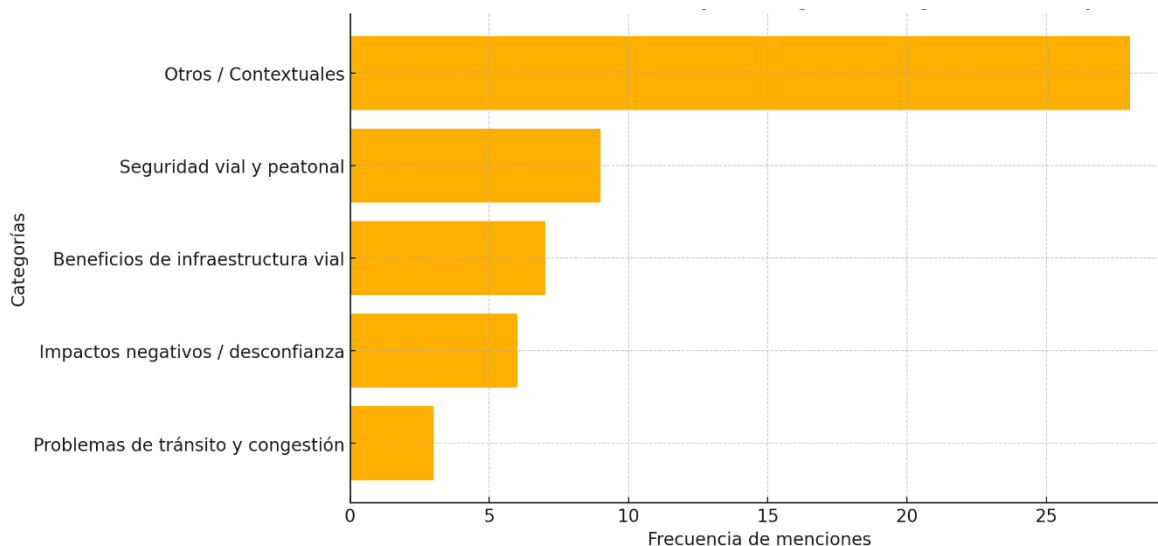
La comparación entre residentes, usuarios frecuentes y poco frecuentes muestra un núcleo común de beneficios esperados: mejoras en el acceso a la ciudad, reducción de accidentes y mayor conectividad norte–sur, que conforman el consenso central sobre el valor del proyecto. Las diferencias aparecen en 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.

*[Firmas manuscritas]*

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 banquetas.*

### **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)**

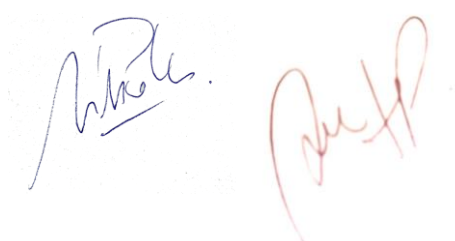
Una gran proporción de respuestas se refieren a aspectos generales, políticos o urbanos, más allá de los beneficios concretos del proyecto. Aparecen críticas al modelo de ciudad, la gestión política y la falta de planificación metropolitana.

- *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.

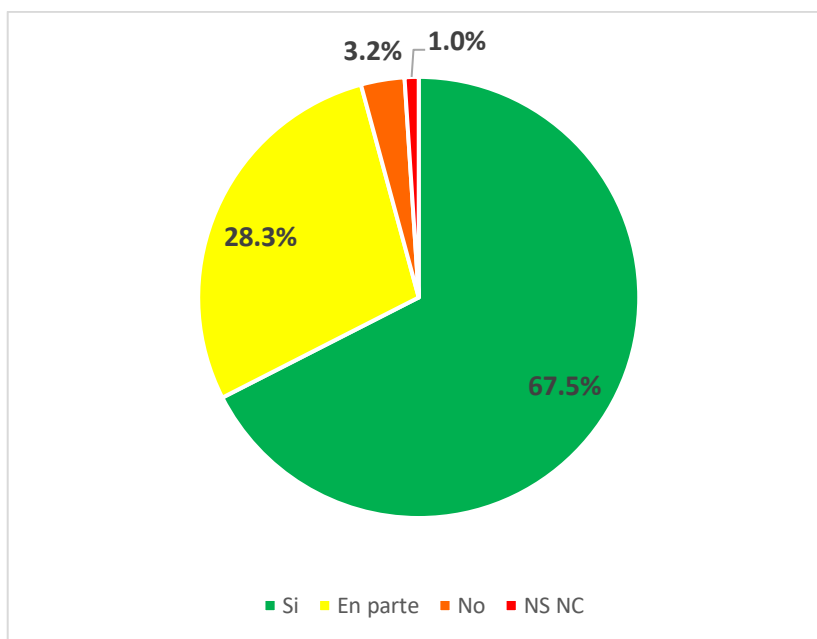


- Una parte de la ciudadanía percibe que, aun con mejoras, la congestión persistirá si no se aborda el problema del tránsito pesado y la falta de un plan urbano metropolitano.

### 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%,

*[Firmas manuscritas]*

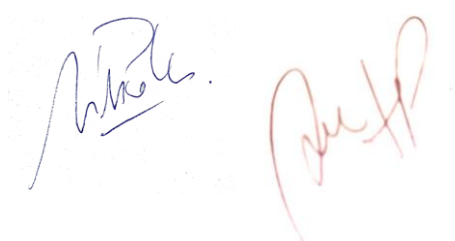
lo que confirma que quienes dependen diariamente del corredor priorizan los beneficios viales por encima de las incomodidades de la construcción

**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**

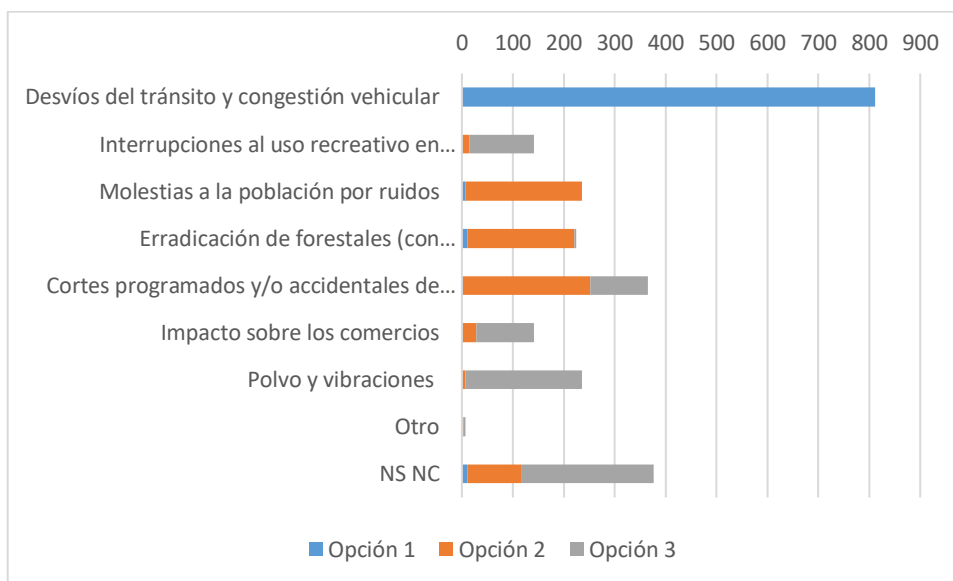
| Impactos                                                                          | Vivo a pocas cuadras |     |     | Vivo sobre el lateral (frentista) |    |    | Total en el AID |     |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-----|-----|-----------------------------------|----|----|-----------------|-----|-----|
|                                                                                   | 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 |

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

| Impactos            | Vivo a pocas<br>cuadras |     |     | Vivo sobre el<br>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

*[Firmas manuscritas]*

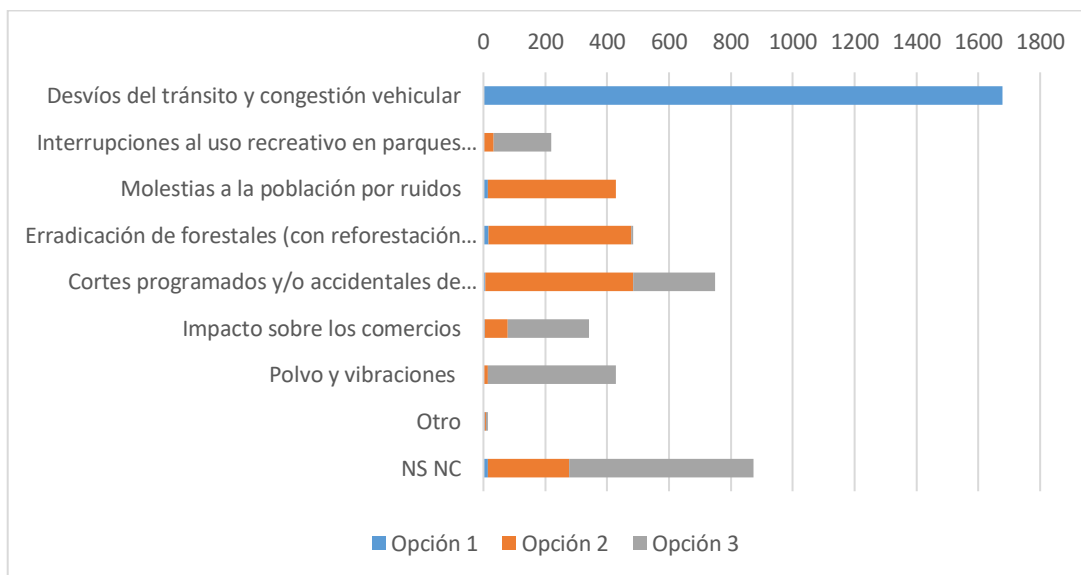
ESTUDIO DE ACEPTABILIDAD SOCIAL  
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este  
Guaymallén, Mendoza

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

| Impactos                                                                          | Trabajo en la zona |     |     | Paso habitualmente<br>(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

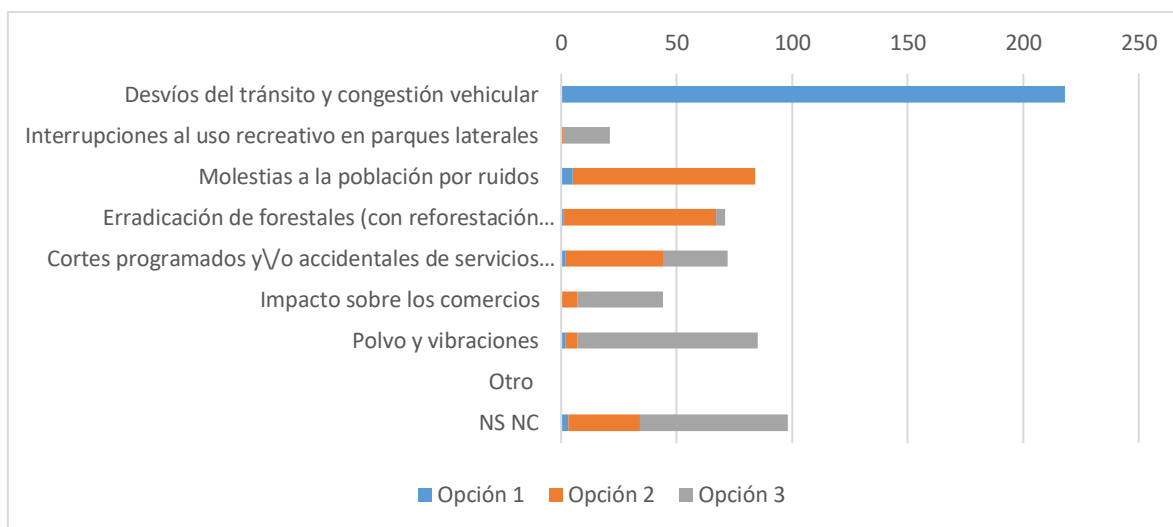
*[Firmas manuscritas]*



**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

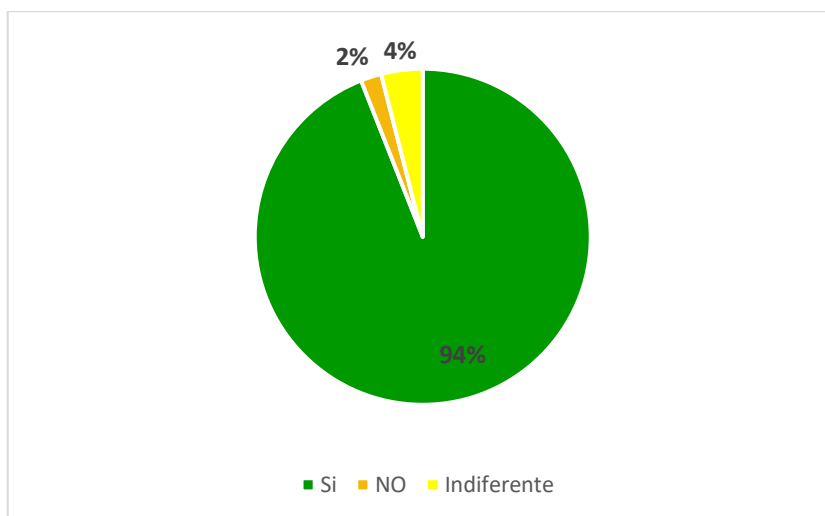
*[Firmas manuscritas]*

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    |

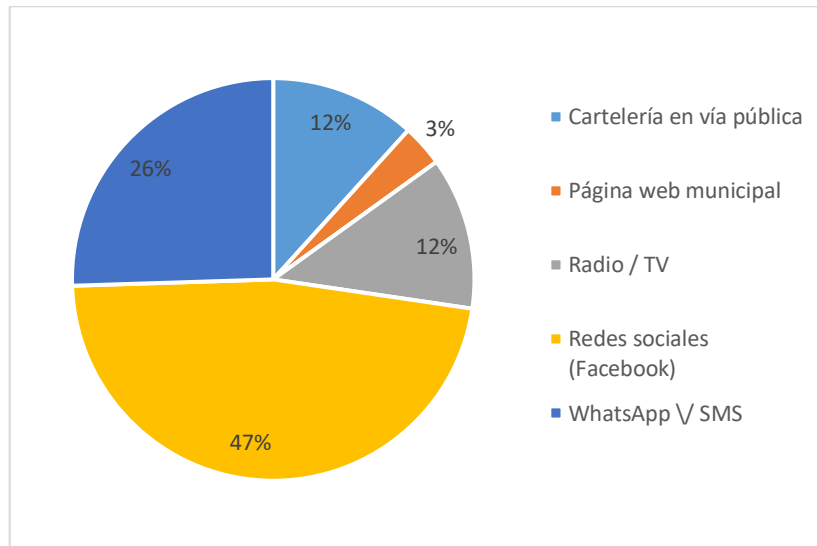
ESTUDIO DE ACEPTABILIDAD SOCIAL  
Proyecto Vial de Tercera Trocha y cruces Acceso Este  
Guaymallén, Mendoza

|                                            | 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

*[Firmas manuscritas]*

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              |
| <b>Total</b>                               | <b>321</b>                      | <b>92</b>            | <b>336</b> | <b>1293</b>               | <b>699</b>     |

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.

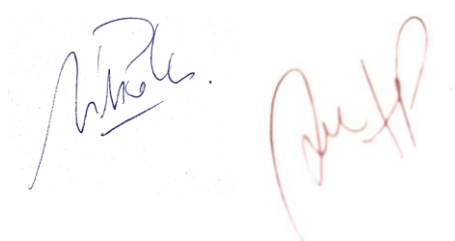
Sin embargo, las respuestas abiertas reflejan que la comunicación durante la obra es percibida como necesaria pero insuficiente si no se acompaña de una ejecución eficiente. Existe un consenso en que el problema principal no es solo la falta de información, sino la extensión excesiva y la mala gestión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



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.

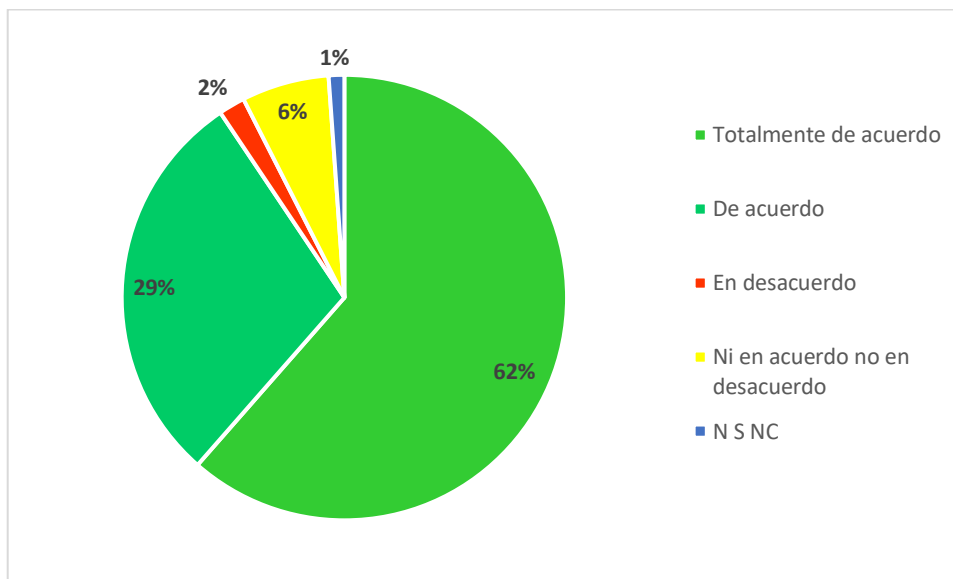
Del análisis de las respuestas surge un patrón territorial en la elección de vías alternativas, donde las preferencias se organizan según el sentido de circulación (Norte, Sur y Este-Oeste), acompañado de advertencias reiteradas sobre problemas de infraestructura y gestión vial en los principales corredores.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

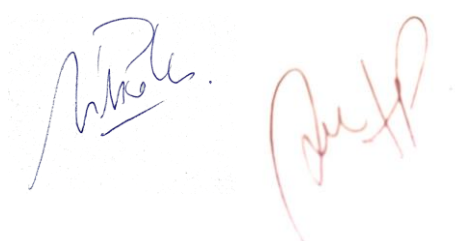
En síntesis, la evidencia refleja una legitimidad social para la ejecución del proyecto, sustentada en una amplia mayoría que reconoce sus beneficios y respalda su desarrollo, con niveles de disconformidad claramente minoritarios.

## 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



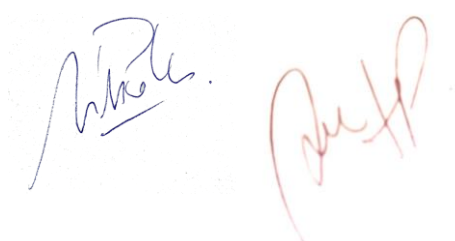
del proyecto influye en la capacidad de los encuestados para identificar beneficios más concretos y vinculados a su vida cotidiana.

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.



Queremos saber tu opinión por el acceso

Encuesta Ambiental  
Obra Ruta 7  
para todos los ciudadanos

🌟 ¡Se viene la obra más importante de los últimos 25 años!  
Estamos renovando integralmente el Acceso Este para mejorar la seguridad vial y el tránsito en toda el Área Metropolitana.

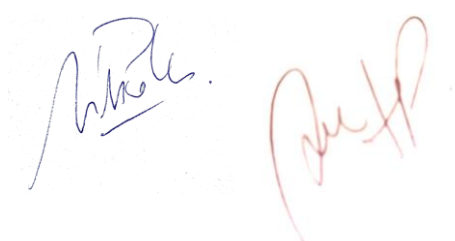
🚗 Con el crecimiento proyectado al 2043, la demanda vehicular aumentará un 19%, por eso hay que actuar ahora: prevenir accidentes, ordenar el tránsito y conectar mejor a Guaymallén con toda la provincia.

🗣️ Queremos escuchar tu voz:  
👉 Completá la encuesta:  
<https://formularios.guaymallen.gob.ar/opinion/>

Para conocer más sobre la obra:  
<https://www.guaymallen.gob.ar/obras-guaymallen/obra-integral-acceso-este/>

12:35

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 ENCUESTAD@

##### 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  
☐ Lavalle  
☐ Luján De Cuyo

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

- ☐ 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? \*

- ☐ Si  
☐ No  
☐ Indiferente  
☐ Otro

Especificar otro:

13. Si respondió "Si" 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?

- ☐ Si  
☐ No  
☐ Indiferente

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?

- ☐ Si  
☐ 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?

- ☐ Si  
☐ 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:

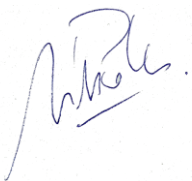
21. ¿Quiere dejar un comentario o sugerencia?



No soy un robot

reCAPTCHA  
Privacidad - Condiciones

ENVIAR






**Gobierno de la Provincia de Mendoza**  
República Argentina

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe Importado**

**Número:**

Mendoza,

**Referencia:** Anexo 1 y 2 de respuesta a DT

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 47 pagina/s.