

PLAN ESTRATEGICO LA PLATA 2030

MESA DE TRABAJO: **MOVILIDAD**

INSTITUCIÓN: COLEGIO DE ARQUITECTOS PROVINCIA DE BUENOS AIRES DISTRITO UNO
- INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS – COMISION DE ACCESIBILIDAD

ASISTENTES: ARQ. RUBEN APREA – ARQ. TANIA CHEREAU

SINTESIS:

PRESENTACION REALIZADA POR:

JUAN FRANCISCO MARTINEZ - SUBSECRETARIO DE MOVILIDAD DE LA MUNICIPALIDAD DE LA PLATA

Convocada con el objetivo de diagnosticar la situación actual y recabar ideas para definir un Modelo de gestión para la MOVILIDAD Y TRANSPORTE a corto, mediano y largo plazo, que contemple la cobertura máxima de la superficie geográfica -con ajustes por densidad, interconexión e intermodalidad- procurando desalentar el transporte motorizado en pos de priorizar al peatón, en el marco del Plan Estratégico.

PREDIAGNOSTICO:

Se presentaron algunos análisis preliminares del Municipio, con el agregado datos de acuerdo a indicadores sugeridos por el BID. Se identificaron las siguientes problemáticas:

- *Alta Congestión vehicular, debido al crecimiento de la población y de la tasa de motorización en general, en un Modelo de Movilidad basado en la presencia del vehículo particular.-*
- *Gran Extensión periférica residencial -que incluyo áreas rurales- provocando que quedaran excluidas del servicio de transporte público, con la contrapartida del desarrollo del uso del vehículo particular.-*
- *Infraestructura vial no pensada ni acondicionada para el uso del peatón y los vehículos no motorizados.-*
- *Deterioro en las condiciones del servicio de transporte público local (9 líneas de colectivos municipales con 152 unidades totales), con deficiencias en cuanto a frecuencias, duración de recorridos, presencia de sistemas accesibles (solo en el 7%). Falencias también en las 9 líneas de colectivos de alcance provincial (480 unidades), sobre las que el municipio no tiene jurisdicción.-*
- *Alto porcentaje de Siniestralidad, debida fundamentalmente al incumplimiento de normas de tránsito.-*
- *Dificultades para implementar medidas en el transporte público, considerando que esta un 70% subsidiado por parte de la Nación. Necesidad de flexibilizar las normas de la concesión de las líneas, ya que la última adjudicación (2010) puso como pautas unidades fijas y km fijos, permitiendo una variación de +/- 3% lo que dificulta el replanteo del sistema.-*
- *Carencia de estudios de movilidad en los últimos 10 años y de una normativa de planificación territorial general, que obligue a tener un plan de movilidad en función del crecimiento poblacional existente y estimado.*

MESAS DE TRABAJO

Posteriormente se dividió a los asistentes en mesas de trabajo (2), donde moderador de por medio se plantearon 4 o 5 ejes temáticos sobre los que identificar una debilidad y una potencialidad. A partir de ello debate sobre la temática, con el acento puesto en los siguientes Ejes temáticos:

- Seguridad vial
- Resguardo del medio ambiente
- Ordenamiento del tránsito y jerarquización vial
- Jerarquización
- Prioridad del transporte público
- Accesibilidad

LINEAMIENTOS GENERALES:

Siguiendo la metodología planteada por la coordinación, donde cada participante jerarquizo y enunció cada tema sugerido, se pasó al desarrollo de lo identificado y el intercambio de opiniones, con las siguientes premisas:

- Necesidad de un Ordenamiento del tránsito y jerarquización vial.-
- Consecución de un plan de Seguridad vial, que abarque señalización, cruces peatonales, velocidades, Semaforización y otros.-
- Acciones para el resguardo del medio ambiente, con la posibilidad de disponer ciclovías y bicisendas.-
- Ajustes en la reglamentación de los Horarios y Condiciones de carga y descarga de mercaderías, principalmente en el área central.-
- Tratamiento general de la problemática de los Estacionamientos.-
- Definiciones necesarias en el marco de la electrificación del FFRR Roca ante los interrogantes de la construcción de pasos bajo nivel, el tren como “barrera urbana” y otros.
- Posibilidad de implementación de Carriles exclusivos para el transporte público.
- Eventual desarrollo de metrobus en eje Norte/Sur y otros corredores viales troncales.-
- Abordaje de la problemática de la Transferencia en estaciones de tren/buses. Potencial implementación de una terminal de transferencia multimodal en Tolosa u otra localización.-
- Necesidad de tener una visión regional del problema, con medios alternativos de transporte según distancias: colectivos, tren Roca, trenes provinciales, tren universitario completo.
- Condiciones de movimiento en Zonas de escuelas. Dificultades en los horarios de entrada/salida.-
- Consideración que la movilidad y la accesibilidad deben estar supeditadas por políticas públicas que garanticen una buena relación entre habitantes y servicios, con sistemas de transporte respondan a las demandas de los usuarios en todo el territorio, acortando tiempo y distancias. Cambiar el paradigma actual de la movilidad, priorizando el peatón, al transporte público, y al automóvil en ese orden.

CONCLUSIONES Y POSICIONAMIENTO DEL CAPBA

- El pre diagnóstico presentado es bastante certero en la detección de los inconvenientes aunque las propuestas enunciadas parecen bastante menores y limitadas a pequeños conflictos, no a cuestiones más integrales.-
- Lamentablemente no había en la mesa nuestra ningún actor con poder de decisión y ejecución, registrándose ausencias importantes como: Representantes de las Empresas de transporte (colectivos corta, media o larga distancia), Representantes de Vialidad o Transporte Nacional y Provincial, Autoridades de Ferrocarriles, Asociaciones taxistas o de transportes escolares, Representantes de los municipios vecinos y fundamentalmente la UNLP. Se desconoce si las mismas se deben a la falta de invitación o compromiso de todos los actores que hacen a la temática.
- La masividad de las mesas hizo difícil el intercambio conceptual, limitándose a cuestiones generales y reclamos varios de carácter menor.
- Parece dificultoso abordar la problemática de la movilidad sin tener una VISION PREVIA de la “ciudad deseable” en términos integrales, para poder identificar el horizonte al que se quiere llegar.-
- Se pudo incorporar a la discusión la cuestión de la Accesibilidad Universal y Diseño Accesible, llevada adelante por la representación del CAPBAUNO.
- Se reconoce la necesidad de tener a la Universidad de La Plata presente, valorando la potencialidad del conocimiento multidisciplinar que puede aportar y los estudios ya realizados, pero formalmente sentada en la mesa de debate.-
- El desarrollo de un plan de movilidad junto con uno de desarrollo urbano, trabajados en forma conjunta, genera beneficios económicos, sociales y ambientales a nivel micro en la ciudad y macro en la región.