

EXPEDIENTE N° 3337-vs-2005

NOTA N°

PARANÁ,

SEÑOR
GERENTE DE PALNEAMIENTO, INVESTIGACIÓN Y CONTROL
ING. GUSTAVO GENTILI
BUENOS AIRES

REF.: Proyecto Autovía Ruta Nacional N° 14 – Prov. de Entre Ríos
Tramo: Emp. Ruta Nac. N° 18- A° Ayui Grande
Sección:
Consultora: ATEC S.A.

OBJ.: Informe Técnico de Consulta Pública de Concordia
de fecha 07/06/05

De acuerdo a lo establecido en la Resolución AG N° 498/05 del 11/04/05 en la cual el Sr. Administrador General convoca a la realización de Consultas Públicas con el objeto de informar a la población, organizaciones públicas, privadas y no gubernamentales respecto de los proyectos de ampliación de la Ruta Nacional N° 14 en la provincia de Entre Ríos y recoger de la comunidad en general información sobre necesidades, expectativas y aspiraciones, y de según el Reglamento de Audiencias Públicas que fuera aprobado por la Resolución AG N° 690/05 del 11/05/05, el día 07/06/05 se llevó a cabo la Consulta Pública en la ciudad de Concordia – Prov. de Entre Ríos y en la cual se expuso las Etapas Preliminares de proyectos de los tramos de la referencia. Al respecto, y siguiendo los lineamientos del Reglamento mencionado se efectuaron las publicaciones de práctica tanto en el Boletín Oficial de la Nación como en el de la provincia de Entre Ríos, en diarios de circulación nacional y en la zona donde se desarrolló la Consulta Pública, además de proceder a invitar a las autoridades provinciales, legisladores, organizaciones no gubernamentales, medios de comunicación, todo lo cual consta en el presente expediente. Cabe resaltar la colaboración brindada por la Municipalidad de Concordia a través de su Presidente, la cual concedió en todo momento el apoyo necesario para que esta audiencia tanto en sus fase previa y como durante la misma, pudiera llevarse a cabo en tiempo y forma, además de brindar a la población de toda la zona, el asesoramiento que requería para la interpretación de la documentación que le fuera entregada en la Etapa Preparatoria.

Es así como siguiendo los lineamientos del Reglamento de Audiencias Públicas Res. AG 690/05, se desarrollaron las siguientes actuaciones:

- 1) **Etapa Preparatoria:** Luego de instrumentado el presente expediente para la Consulta Pública, se procedió a entregar, a través de las Notas N° 691 (ver foja 172) a la Municipalidad de Concordia, los antecedentes de la Etapa Preliminar de los Proyectos de la referencia junto con el Registro de Participantes que incluían las fichas de inscripción de manera que aquellas personas físicas o jurídicas, organizaciones no gubernamentales, organismos públicos o autoridades, pudieran interiorizarse de los diseños previos de la autovía y del estudio socioambiental del tramo, y brindarle la posibilidad de intervenir de manera más extendida a los que requirieran participar de la Consulta. A su vez, esta Instrucción dispuso el nombramiento de los Instructores Alternos según las facultades que le otorga el Art. 12 del Reglamento de Audiencias Públicas – Res. AG 690/05, a saber: Ing. Elizabeth Marti, Lic. Mariana Spitaleri, Ing. Alberto Scelzi y Dr. Pablo Zonis (fojas 162 a 169). Como fin de la Etapa Preparatoria se elaboró un informe (fojas 651 a 653) el cual fue suministrado al Municipio de Concordia (Nota 806- Fojas 650 a 653) con un día hábil previo a la Consulta Pública para ponerlo a disposición del público en general. En dicho Informe se consigna los nombres de las personas que se inscribieron en el Registro de Participantes siendo un total de 7, resaltando aquéllos que

acompañaron las fichas con documentación a adjunta. Se deja constancia que una vez vencido el plazo habilitado para la inscripción de los participantes, se admitió la participación de 15 personas como parte de dicho registro, todo lo cual fue agregado al presente Expediente N° 3337/05.

- 2) **Consulta Pública:** Su desarrollo fue de acuerdo a lo previsto en el día 07/06/05 a partir de las 10:30 horas cuando el Presidente de la Consulta Pública, Arq. Francisco Taibi dio por iniciada la misma, según consta en la desgrabación de la Consulta incorporada al Expediente 3337/05. En una primera instancia, el Sr. Secretario de Gobierno de la Municipalidad de Concordia, Señor Alfredo Francolini agradece la presencia de los distintos sectores de la comunidad y destaca la labor del ente mixto de turismo de Concordia y la forma que viene trabajando en distintas encuestas que reflejan la necesidad de dar a los visitantes vías de acceso tranquilas y seguras. Menciona además la importancia de los aportes que las distintas instituciones o particulares puedan hacer respecto al anteproyecto.

Posteriormente toma la palabra el Coordinador General de las Consultas Públicas Ing. Andrés Espejo, nombrado por el Sr. Gobernador de la provincia de Entre Ríos, quien agradece la presencia del público en general destacando que el reclamo por una ruta más segura, que acontece desde hace muchos años se va haciendo realidad. Además resalta la invalorable oportunidad de poder expresar y participar en el proyecto de la Autovía por medio de las consultas públicas.

Posteriormente, esta Instrucción efectuó una presentación del Proyecto de Autovía de la Ruta Nac. N° 14 y 117 en la cual se incluían consideraciones generales del corredor vial, sus conexiones con los corredores bioceánicos, y principales consideraciones con respecto al perfil tipo de obra básica adoptado explicitando la incorporación de la segunda calzada, cantidad de puentes a construir, el diseño preliminar de distintas intersecciones y retornos, e informando sobre volúmenes aproximados de distintos rubros que acarrearán el conjunto de todas las obras de esta autovía.

Luego, la firma ATEC realizó la presentación de los estudios que efectuó para el tramo de la Ruta Nac. N° 14 del título siguiendo los lineamientos de la documentación que se dejara en consulta en el Municipio durante la Etapa Preparatoria.

- 3) **Consideraciones efectuadas por los inscriptos en el Registro de participantes durante la realización de la Consulta Pública:** En mérito a la brevedad, de fojas 820 a 832 del presente Expediente, se ha incluido el Informe de Cierre de la Consulta Pública que fuera elevado al Sr. Administrador General por Nota N° 967/05 del 17° Distrito, en el cual se detallan las exposiciones realizadas por los distintos disertantes con sus planteos sobre la documentación y la presentación de la Etapa Preliminar del Proyecto. A su vez, de fojas 780 a 819 se ha incluido la desgravación de la Consulta Pública realizada en Concordia en la cual se visualiza todo el desarrollo de la misma.

- 4) **Consideraciones de esta Coordinación sobre los planteos realizados en la Consulta Pública de Concordia:** En la Consulta Pública realizada el día 07/06/05, los participantes, que intervinieron en forma particular o en representación de entidades públicas o privadas, realizaron diversos planteos muchos de los cuales eran coincidentes, y que analizados por esta Coordinación se pueden agrupar de acuerdo al siguiente detalle:

4.1 Solicitud de resolver la intersección de la Autovía de la Ruta Nac. N° 14 y la Ruta Prov. N° 4 en altonivel.

Este pedido fue realizado por el Sr. Gobernador de la Prov. de Entre Ríos Dr. Jorge P. Busti (fojas 774 y 775), el Sr. Secretario de Planeamiento de la Municipalidad de Concordia Arq. Marcelo Vázquez, el Consejo Asesor del Patrimonio de Concordia, el Sr. Darío Favre en representación del Centro Empresario del Transporte Automotor de cargas de Concordia, el Sr.

Antecedentes: Se plantea que la Ruta Prov. N° 4 tiene la misma jerarquía que las demás rutas que conectan la ciudad de Concordia con el resto de la provincia, sea la Ruta Prov. N° 22 o la Ruta Nac. N° A015. Además, la Ruta Prov. N° 4 es la gran receptora de una zona importante de producción citrícola y forestal lo que hace que diariamente circule por la misma un alto tránsito de trabajadores desde Concordia hacia las colonias que requieren de una intensa mano de obra, además de ser la salida de la producción tanto industrial de la ciudad de Concordia como agrícola, ganadera y forestal del oeste de la Ruta Nacional N° 14. Además, según lo expresa el Sr. Gobernador de Entre

Ríos, la Ruta Prov. N° 4 ha sido incorporada al Programa BID 1118 para su rehabilitación total en el corto plazo.

Figura N°1: Accesos a la ciudad de Concordia

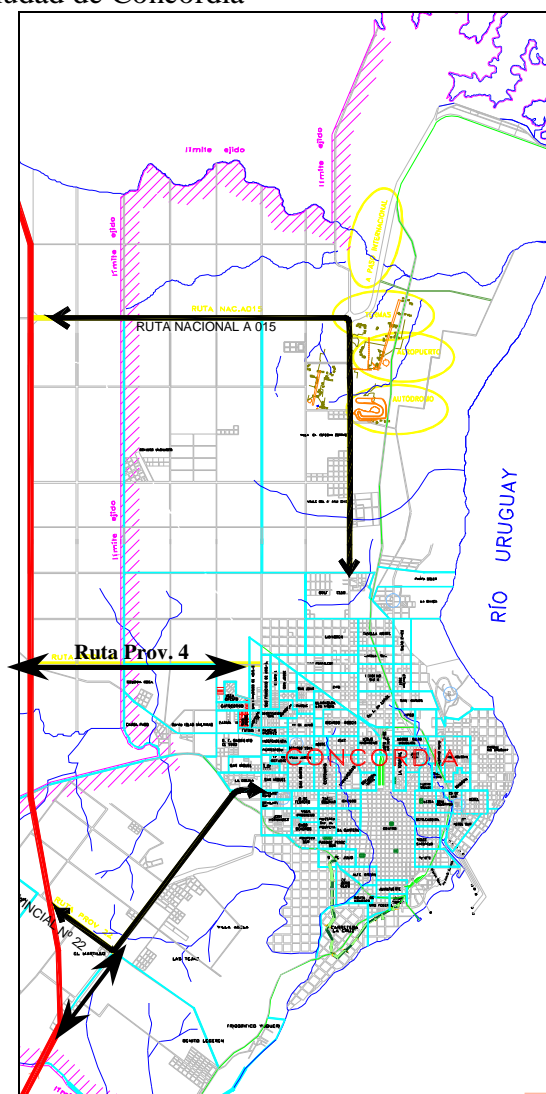


Foto N° 1: Intersección RN 14 y RP 4 (vista desde RP 4)



Análisis de la propuesta: Los Términos de Referencia del Pliego de Bases y Condiciones Generales para la Contratación de Servicios de Consultoría para los proyectos de la duplicación de la calzada de la Ruta Nac. N° 14, establecen que en la reformulación de intersecciones, se analizará y justificará la solución a adoptar, en este caso en la intersección de la Ruta Nac. N° 14 y la Ruta Prov. N° 4. A su vez, los Términos de Referencia establecen que en los puentes a tener en cuenta en el tramo en estudio debe incluirse un puente a distinto nivel en el empalme con la Ruta Prov. N° 4, no así con la intersección con a Ruta Nac. N° A015 donde no especifica ningún tipo de alto nivel.

De acuerdo al análisis del tránsito de las distintas intersecciones que realiza la consultora en su Estudio de Ingeniería (ver foja 252 y 253), particularmente de los giros que actualmente se desarrollan en las intersecciones de los empalmes con el acceso sur a Concordia, con la RP 22, con la RP 4 y con la RN A015, se puede visualizar que el rango principal de giro hacia el lado este desde el sur, lo presenta el acceso sur a Concordia, y que con la futura autovía se mantendrá el mismo. El giro del este hacia el sur en el mismo acceso también presenta un alto valor, pero dado que el diseño de la intersección de la futura autovía no lo permitirá en ese punto, dicho tránsito se redistribuirá tanto en el empalme de la RP 22 como en el empalme de la RP 4.

La que le sigue en importancia de giros de ingresos y egresos hacia Concordia, según la evaluación de la consultora, es la intersección de la Ruta Nac. N° 14 y la Ruta Nac. N° A015.

Posteriormente, tanto la RP 22 como la RP 4 tienen volúmenes de giro muy similares, pero tiene un tránsito pasante directo este – oeste o viceversa que es superior al de RN A015.

Es decir, que contabilizando todos los giros y **el tránsito pasante de las rutas provinciales transversal a la Ruta Nac. N° 14**, podemos interpretar que las intersecciones de la Ruta Nac. N° 14 en la Ruta Prov. N° 22, en la Ruta Prov. N° 4 y en la Ruta Nac. N° A015 tendrán el mismo nivel de exigencia, es decir una solución similar en todos los casos.

A su vez, la intersección de la Ruta Nac. N° 14 y la Ruta Prov. N° 4 toma su importancia dado que el tránsito que actualmente se desarrolla por el acceso sur a Concordia en dirección este – sur (hacia Buenos Aires) se distribuirá tanto en la salida por la RP 22 como por la RP 4 dado que esta última conecta la zonal central de la ciudad.

También, de acuerdo a la mención del Sr. Horacio Benitez, la RP 4 es el acceso directo al nuevo Hospital Regional de Concordia sobre todo para los circulan desde el sur por la RN 14 habiendo un sido aprobado un proyecto de mejoramiento de este acceso por el Consejo Deliberante de la ciudad del año 1998.

Por lo mencionado, esta Coordinación considera aceptable la solicitud para que la intersección de la Autovía de la Ruta Nac. N° 14 y la Ruta Prov. N° 4 sea proyectada en alto nivel, en coincidencia con los Términos de Referencia del Pliego del Proyecto.

4.2 Solicitud de no expropiar terrenos con mejoras pertenecientes a una industria: El participante que realizo esta solicitud es el Sr. Héctor Daniel D´ambros (particular interesado).

Antecedentes: El Sr. D´ambros solicita no le sea expropiado parte de terreno de su propiedad que se encuentra ubicada en la esquina noreste de la intersección entre RN 14 y RP 4 en donde tiene construido un portal de acceso a la planta industrial, en la cual se dedica a la elaboración y exportación de miel sitio donde se produce el 10% de la miel y donde se exporta el 40 % de la miel de la provincia de Entre Ríos. Derivado de toda la actividad antes mencionada, es visitada por innumerables delegaciones de clientes nacionales como del exterior, por lo que considera que no contar con su portal de acceso se vería seriamente perjudicado tanto en la parte operativa como en la parte institucional de la planta. Adjunta en fojas 716 a 731, a su solicitud los antecedentes de este portal con fotos y una posible solución que evitaría la expropiación y la consecuente erogación por parte del estado nacional en la reconstrucción del mismo.

Foto N° 2 : Portal Intersección RN 14 y RP 4



Análisis del pedido: Al respecto, cabe consignar que la Consultora presenta en su etapa preliminar como diseño de la intersección, una rotonda que se puede apreciar a fojas 648, y en la cual dicho portal era afectado por la construcción de la calle colectora ubicada en el sector noreste. Ahora bien, y de acuerdo a lo expuesto en el punto 4.1, es dable entender que este portal se verá igualmente afectado por el diseño del alto nivel en esta intersección, debido a que la misma llevará a un mayor desarrollo afectando más terrenos de previstos que para la intersección tipo rotonda. Por lo tanto es previsible que debido a la construcción del intercambiador antes mencionado (a distinto nivel) y como resultado de la amplitud de los terraplenes tanto en altitud como en área plana necesaria para desarrollar un derivador de esas características, se hace imposible no expropiar terrenos cercanos no solamente los pertenecientes al Sr. D'ambros sino también a otros vecinos del lugar.

4.3 Solicitud de cartelería informativa del radio club de la zona y sus frecuencias. Esta petición fue realizada por el Sr. Jorge Millán (en representación de Radio Club Concordia).

Antecedentes: El Sr. Millan argumenta su solicitud en la utilidad que significa este medio de comunicación para brindar ayuda en distintas situaciones de emergencia que se originen en la autovía de la RN 14 informando a las distintas fuerzas de seguridad o servicios de sanidad de la zona.

Consideración sobre el pedido: Dada la utilidad y servicio que pueden brindar los radio club al una mejor comunicación de diversas situaciones de emergencia en la Autoría de la RN 14 desde esta Coordinación se considera aceptable contar con esta cartelería vertical distribuida a lo largo del tramo como servicio de la vía a los usuarios de la misma, razón por la cual se propondrá al proyectista incorporar al diseño de la señalización vertical. Es dable resaltar la gran utilidad de este tipo de comunicación sobre todo para las emergencias teniendo en cuenta que muchos vehículos pesados cuentan con equipos radio transmisores.

4.4 Solicitud de ampliación de colectoras de la Autovía de la RN 14 entre km 249,00 hasta km. 251,500.

Esta petición fue realizada por el Sr. Daniel Esteban Llados (Presidente Municipal de Estancia Grande en representación de la misma localidad), el Sr. Pablo Federico Perez y por el Sr. Omar A. Piliquero (frentista de la zona).

Antecedentes: Los expositores nombrados solicitan la extensión de las colectoras desde el km. 249,500 (acceso a Calabacillas) hasta el km. 251 en coincidencia con una calle transversal de ripio correspondiente a una entrada al Municipio de Estancia Grande. Este pedido lo fundamentan en el hecho que esta colectoras que conecta el retorno ubicado en el acceso a Calabacillas situado en el km. 249,50 permite una adecuada circulación teniendo en cuenta que hacia el norte (km., 251,900) se encuentra el puente sobre el A° Yaquerí Chico lo cual es un impedimento de paso por calles secundarias y a su vez, conecta a una zona de media densidad de población asentada sobre todo hacia el oeste con escuelas, establecimientos agrícolas, establecimientos comerciales, etc.

Foto N° 3: RN 14 – Km. 250



Foto N° 4: RN 14 – km. 250,5



Análisis del pedido: Tal como se aprecia en la fotos 3 y 4, la zona entre el km. 249,500 al 250,900 es de una gran actividad comercial e industrial además de tratarse de una zona urbana que se extiende hacia el oeste dentro del municipio de Estancia Grande. A su vez, el ingreso de ripio que se aprecia en la foto 4 hace de nexo con distintas entradas a balnearios ubicados en las orillas del brazo del A° Yuquerí Chico. En el plano inserto a fojas 606 del presente expediente se puede observar que las colectoras se proyectaron hasta desde el sur hasta el km. 249,500 donde se emplaza el retorno del acceso a Calabacillas. Posteriormente, se ha detectado que las colectoras se interrumpen hacia el norte tanto la derecha como la izquierda en el sector que se visualiza en la Foto 3. Es opinión de esta Coordinación que ambas colectoras de ripio deben extenderse hasta el km. 250,800 en coincidencia con el camino vecinal de Estancia Grande de manera de posibilitar una adecuada circulación en combinación con el retorno del acceso a Calabacillas. Cabe aclarar que la colectoras derecha (lado este) es de fundamental importancia dado que los vecinos de dicha zona que requieran ir hacia el sur deberán tomar la misma hasta el retorno de Calabacillas (km. 249,500) pues sino deberán ir hacia el norte, cruzar el puente sobre el A° Yuquerí Chico, ir hasta la intersección de la RP N° 22 y luego retomar hacia el sur con lo cual el recorrido que realizan es sumamente extenso.

Con referencia a las calles colectoras, es dable mencionar en este punto que si bien las mismas son con una calzada de ripio, por tratarse esta autovía de una obra de duplicación de la calzada de la Ruta Nacional N° 14 que se desarrolla por su actual zona de camino y sin intervención en la calzada existente, los accesos a las propiedades frentistas mantendrán su conexión con la calzada adyacente a las mismas. Es decir que los vecinos de la zona podrán optar por entrar y circular por la calzada principal pavimentada adyacente a su propiedad o por la calle colectoras de ripio en caso de tener un vehículo de características agrícolas, de transporte de cargas vecinales, etc., es decir que las calles colectoras serán para aquél medio de transporte que por seguridad no necesite circular por la autovía en trayectos muy cortos.

4.5 Solicitud de colectoras que una los dos accesos de la localidad de La Criolla en el Km. 268 sobre la mano oeste de la Autovía de la RN 14 y pavimentación del acceso a la localidad.

Esta petición fue realizada por el Sr. Jaime A. Chorne como Intendente Municipal de La Criolla y el Ing. Juan de Dios Mac Dougal (en representación del municipio de La Criolla).

Antecedentes: La Municipalidad de la localidad de la Criolla solicita se tenga encuenta la construcción de una calle colectoras del lado oeste de la RN 14 entre su entrada en km. 267 y la intersección con la RN A015 (km. 268,65) con una longitud aproximada de 1600 metros de longitud para derivar el tránsito local que se da entre los dos ingresos de esta localidad fundamentalmente de tránsito pesado y maquinarias agrícolas que entorpecerían el normal funcionamiento de la Autovía de la RN 14 debido a su tamaño y velocidad y al mismo tiempo se generaría una vía más acorde a las características de los vehículos de la zona. Además de solicitar la pavimentación del acceso a la localidad de la Criolla.-

Consideración sobre el pedido: Referente a esta solicitud es importante mencionar que la calle colectoras de ripio solicitada es interrumpida por las vías de ferrocarril ubicadas en el km. 267,95 es decir entre los dos accesos a La Criolla, con lo cual no es posible unir los mismos a través de la colectoras solicitada. A su vez se ha detectado en este tramo que solamente hay dos tranqueras a propiedades (una de cada lado de la zona de camino). Para el tránsito de La Criolla que no quiera ir

hacia el km. 267 por la Autovía, puede realizarlo por el camino de ripio interno ubicado hacia el oeste de la misma y en forma paralela con salida al kilómetro mencionado.

Foto N° 5: Alto Nivel Cruce Vías FFCC km. 267,95



Por otra parte, respecto del pedido de la pavimentación del acceso principal a la localidad en una extensión de 4 km., dado que dicho ingreso se encuentra fuera del área de jurisdicción de la Ruta Nac. N° 14, no fue contemplada su ejecución en los Términos de Referencia del Pliego de Bases y Condiciones para el proyecto de la duplicación de la calzada del presente tramo, razón por la cual esta Coordinación considera que esta obra de acceso no puede incluirse como parte integrante de la futura autovía. De todas maneras, la misma podría contemplarse en un Plan de Obras de accesos a localidades a través de otra asignación presupuestaria, sea provincial o nacional.

4.5 Solicitud de contemplar ingresos directos desde escuelas, establecimientos comerciales e industriales hacia la calzada pavimentada adyacente de la Autovía RN 14.

Esta petición fue realizada por el Sr. Daniel Esteban Llados (Presidente Municipal de Estancia Grande en representación de la misma localidad), la Sra. Silvia Marchese, el Sr. Guillermo M. Nuñez, el Sr. Roberto E. Niebur, la Sra. María Josefina Robles, el Sr. Armando Saliva, la Sra. Silvia de Aguilar (en representación de la Escuela Agrotécnica Gral. San Martín).

Antecedentes: Durante la realización de la Consulta Pública fue planteado a lo largo de la misma una gran preocupación por parte de una buena cantidad de participantes en relación a conexión que iban a tener las propiedades de los frentistas con las calzadas de la futura autovía. Al respecto, tal es el caso que el Sr. Presidente Municipal de Estancia Grande hace expresa mención a fojas 713 tanto la Escuela Hogar Juan XXIII, la Escuela Agrotécnica Gral. San Martín como los establecimientos de mayor importancia comercial como estaciones de Servicio, concesionarias, talleres, etc., puedan contar con salida y acceso directo a la calzada pavimentada del lado que corresponda. A su vez, la inquietud lleva al planteo del Sr. Nuñez, vecino de Estancia Grande que tiene un local comercial como fuente única de generación de recursos, que expresa su preocupación de la colocación de barandas metálicas en las banquetas que impidan el ingreso de vehículos a su gomería.

Análisis de planteo: Tal como se expuso en el punto 4.4, el proyecto de duplicación de la calzada de la Ruta Nacional N° 14 tiene el carácter de “Autovía” es decir lo que se denomina “sin control de acceso” o sea que los frentista de esta carretera mantendrán su ingreso directo a la calzada pavimentada adyacente a su propiedad. Ello es así atento que los Términos de Referencia del Pliego de Bases y Condiciones para Servicios de Consultoría que rigen para la elaboración de los proyectos de la construcción de la segunda de la calzada de la Ruta Nacional N° 14 establecen que la localización de la traza será en la actual zona de camino de la mencionada ruta y además, la encomienda no incluye proyectos de mejoras sobre la calzada existente.

Es decir, que analizando los Términos de Referencia del Proyecto, no se puede establecer un “control de accesos” para la futura autovía dado que se mantienen las condiciones de la calzada existente y la misma zona de camino para su desarrollo, salvo para el caso puntuales de intersecciones y retornos en los cuales se hace necesario la expropiación de terrenos adyacentes a traza para poder adecuar el proyecto de los mismos a las normas de diseños preestablecidas.

Es decir, que los frentistas que no se ubiquen en puntos críticos como retornos e intersecciones, podrán acceder a su calzada contigua pavimentada de la “autovía” en forma directa, o a través de las colectoras que se han programado en dichas intersecciones y retornos. Estas calles colectoras

que serán de ripio, tendrán como función colectar el tránsito local que se desplaza en forma paralela a la RN 14 a una velocidad muy inferior a la de aquellos vehículos que lo harán por las calzadas principales pavimentadas de la Autovía, tal el caso de traslados de maquinarias agrícolas, vehículos de transporte de cargas locales como ser citrus, madera, etc., con lo cual se brinda una mayor seguridad tanto para el usuario de la autovía como para el tránsito local. Para aquellos frentistas que requieran salir en forma directa autovía con vehículos de larga distancia o livianos cuyas velocidades se adecuan al tráfico de la misma podrán realizarlo sin inconvenientes.

4.6 Solicitud de iluminación de retornos, garitas de ascenso y descenso de pasajeros y cruces peatonales elevados.

Esta petición fue realizada por el Sr. Daniel Esteban Llados (Presidente Municipal de Estancia Grande en representación de la misma localidad), Silvia de Aguilar en representación de la Escuela Agrotécnica.

Antecedentes: El Sr. Daniel LLados, Presidente Municipal de Estancia Grande ha solicitado a través de la documentación presentada en la Etapa Preliminar al igual que en su exposición de la Consulta Pública, distintas mejoras al proyecto a los efectos que se tengan en cuenta para su incorporación, a saber:

- a) Iluminación de los retornos o intersecciones en el Km. 242,35 (Acceso a Puerto Yeruá, Calabacillas y Nueva Escocia), en el km. 244,66 (Acceso a Estancia Grande) y km. 249,50 (acceso norte a Calabacillas y Municipio de Estancia Grande).
- b) Garitas para pasajeros y cruces peatonales elevados: los refugios peatonales actuales se ubican en el km. 244 y 250 en coincidencia con la Escuela Hogar y con la escuela Agrotécnica.
- c) ampliación de la calzada del puente sobre A° Yuquerí Chico para carril exclusivo de uso de tránsito local o ejecución de puente adicional.

Consideraciones sobre las propuestas:

- a) En relación con la iluminación de los retornos mencionados que coinciden con accesos a las localidades nombradas, esta Coordinación considera que las rotondas a iluminar por su grado de importancia en relación con el tránsito que derivan es la del km. 244,66 que es la entrada principal al Municipio de Estancia Grande y la del km. 249,50 (Acceso norte a Calabacillas y a Estancia Grande) que se encuentra e un sector bastante urbanizado con una gran actividad comercial e industrial.

Foto N° 6: km. 249,50 – Acceso Norte a Calabacillas y Municipio de Estancia Grande
Se verifica iluminación actual.



- b) Con relación a las garitas y pasarelas peatonales elevadas que fueran solicitadas en sectores que actualmente presentan cruces peatonales diarios como las escuelas que se detallaron,

esta Coordinación considera que deben incluirse dentro del proyecto de la Autovía a fin de dar la correspondiente seguridad a los peatones que la transponen previendo de esta forma futuros accidentes con los vehículos que circularán a altas velocidades y reclamos posteriores de los vecinos de la misma.

- c) Con relación a la construcción de un puente adicional al puente sobre A° Yuquerí Chico para el tránsito local se considera que no es necesario atento que el nuevo puente a construir en la duplicación de la calzada será de 10,80 metros de ancho o sea se ha incluido en el mismo un ensanche que servirá para el paso de vehículos locales de circulación lenta.

4.7 Solicitud de construcción de rotondas en la intersección de la Ruta Nacional N° A015 y la Avda. Monseñor Rösch; y en la intersección de calle Avda. Presidente Perón y Ruta Prov. N° 22.

Este pedido fue realizado por el Sr. Presidente Municipal de Concordia a través de su Informe incorporado a fojas 766 y por la Asociación de Hoteleros y Gastronómicos de Concordia.

Antecedentes:

En primer término cabe mencionar que las rotondas solicitadas se encuentran fuera del trazado fijado para la futura Autovía de la Ruta Nacional N° 14. Así es como la intersección de la Ruta Nac. N° A 015 y la Avda. Monseñor Rösch se ubica a 7 km. de la Ruta Nac. N° 14, y la intersección de la calle Avda. presidente perón y la Ruta Prov. N° 22 se encuentra aproximadamente a 4 km. de RN° 14 en éjido urbano de la ciudad.

Consideraciones sobre la propuesta:

En relación con la rotonda de la Ruta Nac. N° A015, Vialidad Nacional ha aprobado un proyecto de minirotonda elaborado por el 17° Distrito ante la solicitud de la Comisión Técnica Mixta de la Represa de Salto Grande en su interés por materializar dicha obra. De acuerdo a su ubicación fuera del trazado de la Ruta Nacional N° 14, esta Coordinación considera más viable continuar el trámite de su construcción a través de la Comisión nombrada o incluir dicha obra en el Plan de Obras de Seguridad de nuestra Repartición.

Con relación a la construcción de una rotonda en la intersección de la calle Avda. Presidente Perón y la R.P. N° 22 se considera que el espacio en la misma es sumamente reducido para incorporar en dicho punto una intersección rotatoria. Cabe mencionar que el lugar es netamente de desarrollo urbano y que actualmente hay una intersección tipo canalizada que en una de sus ochavas se encuentra un establecimiento escolar que hace difícil la ampliación de la zona de desarrollo. Esta Coordinación considera, que si bien el sitio esta distante de la Ruta Nacional N° 14, la mejor solución para esta intersección es implementar una adecuada semaforización para los cuatro sentidos de circulación y sus respectivos giros a la derecha e izquierda, lo que permitirá una buena organización del tránsito en ese espacio reducido.

4.8 Solicitud de obras de mejoramiento de la Ruta Prov. N °4 hacia Concordia incorporando la resolución de cruces en Bv. Yuquerí y Avda. Tavella.

Este pedido fue realizado por el Sr. Presidente Municipal de Concordia a través de su Informe incorporado a fojas 766 y por el Sr. Horacio Benítez (foja 730).

Antecedentes: Ruta Prov. N° 4 en su ingreso desde la Ruta Nac. N° 14 hacia Concordia se transforma en una calle urbana que a través otras calles como Talavella , Yuquerí, se puede acceder al nuevo Hospital Regional.

Consideraciones de la solicitud:

Al respecto, y dado que se trata de una obra urbana dentro de la ciudad de Concordia, no es del alcance dentro de lo establecido en los Términos de Referencia para la obra de Duplicación de la calzada o autovía de la Ruta Nacional N° 14. esta Coordinación considera que este pedido podría canalizarse a través de un Plan de Mejoras de accesos a localidades que se desarrollan a lo largo de rutas nacionales.

4.9 Solicitud de incorporar vegetación y forestación autóctona en la autovía

Este pedido fue realizado por el Sr. Presidente Municipal de Concordia a través de su Informe incorporado a fojas 766.

Antecedentes: este pedido lo realiza a los efectos de brindar a lo largo de la futura autovía un enriquecimiento del paisaje de la zona de camino y equilibrar ambientalmente la intervención de la obra.

Consideración de la propuesta:

Dentro de las pautas ambientales de los Términos de Referencia está la consideración de la plantación de especies arbóreas autóctonas de manera de mejorar las condiciones paisajísticas de la zona de camino. Es por ello que esta propuesta deberá ser tenida en cuenta por el Consultor proyectista del tramo de la Autovía.

4.10 Solicitud de pavimentación de colectoras proyectadas con calzada de ripio.

Este pedido fue realizado por el Sr. Alberto A. Grosso (particular interesado), el Sr. Guillermo Mates (particular interesado), el Sr. Miguel Angel Colugnatti, la Sra. Josefina Robles, y el Sr. Maximiliano Massot.

Antecedentes: Las colectoras que fueran propuestas en la documentación de la consulta pública se previeron con su calzada de ripio atento que dicho material es abundante en toda la zona y permite a los vehículos transitar inclusive en tiempo lluvioso por su buena capacidad portante. Cabe destacar que casi todas las colonias que se asientan en la zona alrededor de la Ruta nacional N° 14 (Calabacillas, la Criolla, Yeruá, Magnasco), incluso el Municipio de Estancia Grande, poseen sus accesos con calzadas de ripio y sus calles urbanas.

Consideración sobre el planteo: Tal como fue explicitado en el punto 4.5, las propiedades frentistas particulares mantendrán su ingreso directo a la calzada adyacente pavimentada de la autovía, independientemente si tienen calle colectora desarrollada en su frente. Es necesario reiterar que las calles colectoras proyectadas fueron consideradas para canalizar el tránsito local tipo agrícola o de baja velocidad que no necesita circular por la calzada pavimentada de la autovía e interponerse a un tránsito con mayores velocidades aumentando el riesgo de accidentes por la disimilitud de sus vehículos. Por esta razón, y dado que la colectora con una calzada de ripio cumple con la función propuesta y dado su correcto funcionamiento probado en los distintos accesos para el tránsito local, esta Coordinación considera que el proyecto de colectoras de ripio cumple con el propósito para el cual fueron incluidas dentro del proyecto.

4.11 Solicitud de la Sra. Silvia Marchese sobre aclaraciones de acceso a su propiedad.

Antecedentes: La Sra. Marchese solicita aclaración de cómo será construido el nuevo acceso a su propiedad, si serán colocadas luminarias en el mismo y como será tratada el agua de escurrimiento de las alcantarillas para que no se inunde su propiedad.

Consideración sobre el planteo: Con relación a la construcción del nuevo acceso a prever el mismo será construido de acuerdo a la normativa vigente en Vialidad Nacional. Con respecto a la iluminación que ha realizado el frentista para el ingreso del vehículo, el propietario deberá adecuar por su cuenta dicha iluminación la cual deberá contar con el Permiso a Terceros que otorga nuestra Repartición y cumplir con la reglamentación vigente.

Con respecto al desagüe de las alcantarillas, el proyectista preverá la verificación de las secciones de escurrimiento y la construcción de las obras de arte para la nueva calzada.

4.12 Solicitud de nuevo acceso por calle Capitán Rojas

Este pedido fue realizado por la Asociación de Hoteleros y Gastronómicos de Concordia.

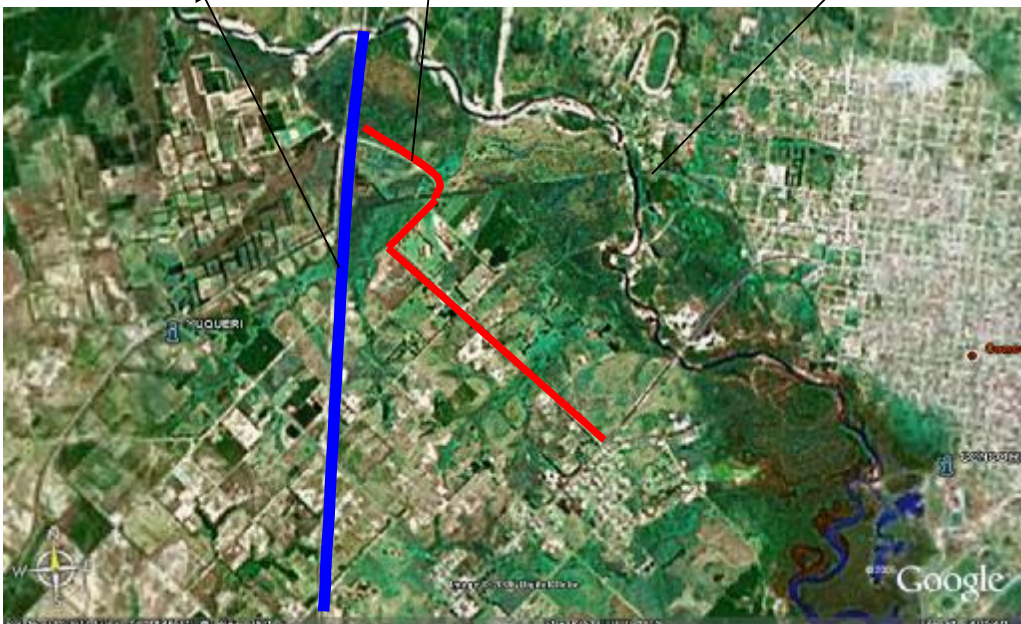
Antecedentes: La calle Capitán Rojas se extiende desde la Avda. Presidente Perón hasta la Ruta nacional N° 14. Su característica es de una calle semiurbana, de ripio con una angosta zona de camino (25 metros aproximadamente), cruza por las vías del ferrocarril y se conecta con la Ruta nacional N° 14 en cercanías del puente sobre A° Yuquerí Grande (Ver foto N° 7)

Consideración del pedido: Si bien esta obra no está contemplada en los Términos de Referencia de la duplicación de la calzada de la Ruta Nacional N° 14 por lo cual se considera que no es factible atender el pedido a través del proyecto de la Autovía, también es dable mencionar que el acceso en cuestión tiene numerosos inconvenientes como es el desarrollo a través de una traza angosta, un cruce ferroviario a nivel, y está muy cercano al valle aluvional del A° Yuquerí Grande que lo puede afectar con sus crecientes extraordinarias.

Foto N° 7: Calle Capitán Rojas (4900 metros aprox.)

Ruta Nac. N° 14

A° Yuquerí Grande



4.12 Solicitud de iluminación de la Autovía RN N° 14 desde el km. 252 (A° Yuquerí Chico) hasta el km. 269 (Intersec. con RN N° A015), e iluminación de la Ruta Nac. N° A015 entre la RN 14 y el centro de frontera.

Este pedido fue realizado por la Asociación de Hoteleros y Gastronómicos de Concordia.

Antecedentes: La Asociación de Hoteleros y Gastronómicos de Concordia plantea la iluminación de la futura autovía en una extensión de 17 km. y de la RN A 015 en una longitud de 13,8 km.

Consideraciones sobre el pedido: En los Términos de Referencia no se contempla la iluminación de un tramo continuo de la futura autovía o que dentro del proyecto se incluya la iluminación de otra ruta nacional, por lo cual no se considera factible incluir dicho pedido en el proyecto de la obra. Lo que está previsto es la iluminación de las intersecciones de la autovía con los accesos a Concordia (RN A 015, RP N° 22, acceso sur y RP N° 4).

4.13 Solicitud de repavimentación de la Ruta Provincial N° 22 entre la Ruta Nac. N° 14 y la Avda. Presidente Perón

Este pedido fue realizado por la Municipalidad de Concordia y la Asociación de Hoteleros y Gastronómicos de Concordia.

Antecedentes: Este tramo de la Ruta Provincial N° 22 se extiende en una longitud aproximada a 2.000 metros entre la RN N° 14 y la Avda. Presidente Perón. En el proyecto de la autovía se prevé un alto nivel en la intersección del RN 14 y la RP 22, considerando que en la misma el giro principal es el que se desarrolla desde la RP 22 hacia el sur (Buenos Aires). En la figura N° 2 se grafica dicho giro en la intersección de la RN 14 y la RP 22.

A su vez, el actual acceso sur de Concordia se transformará en una conexión con la calzada “este”, es decir que los vehículos que vengan del sur podrán entrar a esta ciudad, y los que salgan hacia la autovía podrán ir en dirección norte solamente.

Es decir, que el giro desde la Ruta Prov. N° 22 hacia el sur (Buenos Aires) por la Ruta nac. N° 14 sumará los vehículos que actualmente lo hacen por el acceso sur.

A fojas 253 del presente expediente se detallan los volúmenes de los censos de giros tanto en la intersección del Acceso Sur como con la RP 22. En dicho cuadro se aprecia como en dicha intersección, el alto volumen de tránsito horario con giro desde Concordia hacia el sur (2). Es decir, que cuando se concluya la autovía, todos esos vehículos se canalizarán por la Ruta Prov. N° 22 desde la Avda. Presidente Perón hasta la Ruta Nac. N° 14, con lo cual se incrementará sensiblemente el flujo de tránsito en la RP 22 lo cual llevará a que la calzada de la misma sufra una solicitud mayor a la que prevé su actual estructura del pavimento.

Figura N° 2: Ingresos y egresos a Concordia por Avda. Pres. Perón y Ruta Prov. N° 22
Giros posibles de conexión con la Autovía

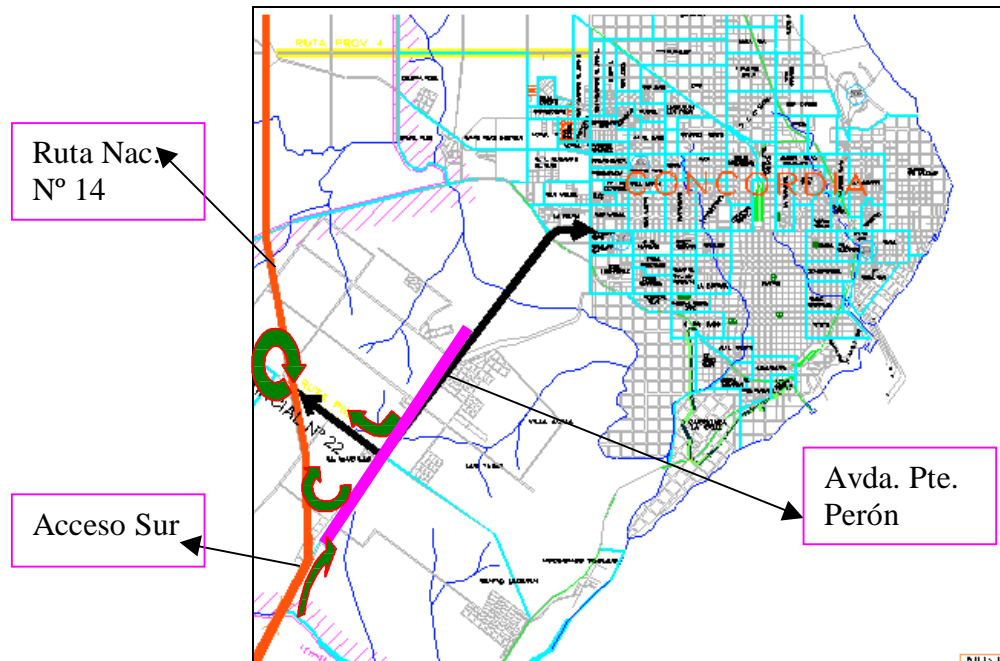


Foto N° 8: Actual Acceso sur a Concordia.



Consideraciones del pedido: La intersección del Acceso sur a Concordia (Avda. Pres. Perón) con la RN 14 como se aprecia en foto N° 8, presenta condiciones especiales atento al ángulo muy agudo que se desarrolla entre ambas arterias. Además, dicha intersección se complica al estar muy cercana al A° Yuaquerí Chico y tener muy cercano construcciones de talleres e industrias. Por todas estas razones, se adoptó la solución de derivar el tránsito que sale por la misma hacia el sur a través del intercambiador de la Ruta Prov. N° 22. Como consecuencia de adoptar esta solución, el tránsito de la Ruta Prov. N° 22 entre la Avda. Presidente Perón y la Ruta Nac. N° 14 se incrementará lo cual producirá una mayor sollicitación sobre la calzada de dicha carretera.

Analizado este tramo de la Ruta Prov. N° 22, se visualiza que el mismo se extiende en una longitud de 2.000 metros aproximadamente y con un ancho de calzada de 7,30 metros.

Esta Coordinación considera que el proyecto de la Autovía esta variando las condiciones actuales de circulación sobre todo del egreso de la ciudad de Concordia, lo cual entiende que es dable atender el presente pedido de refuerzo de la calzada de la Ruta Prov. N° 22 entre la Ruta Nac. N° 14 y la Avda. Presidente Perón.

Si consideramos un refuerzo de la calzada de la R.P. 22 con una mezcla bituminosa de concreto asfáltico en un espesor de 0,06 metros y en un ancho de 7,20 metros, el costo dicha mejora sería:

Costo de mezcla bituminosa tipo concreto asfáltico: 220 \$/tonelada.

Costo de bacheo: 270 \$/tn.

Cómputo de refuerzo: $7,20 \text{ m} \times 2.000 \text{ m} \times 0,06 \text{ m} \times 2,50 \text{ tn/m}^3 = 2160 \text{ toneladas}$

Bacheo con concreto asfáltico: 300 tn.

Costo total de la Mejora: $(2160 \text{ tn} \times 220) + (300 \times 270) = \underline{\underline{\$ 950.400.-}}$

En consecuencia, y reiterando que el proyecto de la autovía varía las condiciones de circulación actual del egreso de la ciudad de Concordia y considerando el bajo costo de esta mejora comparada con la totalidad de la obra, y que sirve para paliar el incremento de tránsito que se causa sobre la calzada de este tramo del R.P. N° 22, esta Coordinación estima que debería considerarse la factibilidad de la inclusión del refuerzo de la calzada planteado en los 2 km. de la ruta provincial dentro del proyecto de la Autovía de la Ruta Nacional N° 14.

4.14 Solicitud de incorporar banquina pavimentada en la nueva calzada

Esta planteo fue realizado por el Centro de Transporte Automotor de Cargas de Concordia.

Antecedentes: Los Términos de Referencia del Pliego para el Servicio de Consultoría por el cual se rigen los proyectos de la Autovía de la Ruta Nacional N° 14 no establecen el tipo de banquina a adoptar. En un principio, en el desarrollo de la reunión acontecida en la sede de este Distrito el día 25/11/04 en el cual asistieron los Directores de los Proyectos, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control, el Coordinador de la Unidad BID (Ing. Elorza) y esta Coordinación de Proyectos, se dispuso que las banquetas de la nueva calzada tuviesen las siguientes características:

ü Externa: de 3,00 metros de ancho, con pendiente transversal del 4 % y de suelo pasto.

ü Interna: de 1,00 metros de ancho, con pendiente transversal del 2 % y de suelo pasto.

ü Se considera un sobrecosto de 0,50 metro cuando posean baranda de defensa.

Por esta razón y a los efectos de brindar una cierta seguridad a los usuarios de la futura autovía se estableció incorporar dársenas de estacionamiento pavimentadas intercaladas entre los retornos e intersecciones de manera que los vehículos pudiesen detenerse ante situaciones de emergencia, sin generar conflictos y riesgos sobre las dos trochas de la calzada. Con esta medida se logra evitar muy parcialmente las eventuales situaciones de conflicto o riesgo, atendiendo a que si por razones mecánicas o de otra índole, un conductor se ve obligado a detenerse en un sitio alejado de las mencionadas dársenas, y las condiciones de las banquetas no permiten su desplazamiento de la calzada, el estrangulamiento imprevisto del ancho disponibles de circulación se constituye en un escenario de alto riesgo.

Luego, a través de las distintas Consultas Públicas, surgió el pedido del mejoramiento de la banquina para la nueva calzada.

Consideraciones sobre la propuesta de incorporar al proyecto banquetas pavimentadas: El contemplar la construcción de la nueva calzada de esta Autovía, sin pavimentar sus banquetas, implica la generación de un escenario con desventajas operativas como:

a.- Generación de situaciones de riesgo ante eventuales desplazamientos de los vehículos, fuera de la calzada. Si bien esta situación se puede considerar de menor cuantía en una duplicación de calzada en la cual el tránsito pesado se desplaza por la trocha externa a menor velocidad; mientras que el tránsito rápido se desplaza por la trocha interna y en definitiva, se cuenta con un mayor ancho disponible ante accidentales desplazamientos laterales; resulta válido destacar lo siguiente:

Ø Las evaluaciones del tránsito contemplan un importante crecimiento futuro del mismo, ante lo cual se espera una ocupación importante de ambas trochas en forma simultánea y, por ende, unas condiciones más críticas ante eventuales desplazamientos laterales de los vehículos.

Ø El importante porcentaje de vehículos pesados que se verifica en esta vía, repercute en la ocupación de la calzada y, por eso, en la disposición de ancho libre disponible sobre la misma.

Ø Las velocidades que desarrollan los mencionados vehículos pesados, son elevadas, superando, en la mayoría de los casos los 90 km./hora, incidiendo directamente en la generación de una condición más de inseguridad. Directamente vinculado a ello, se destaca el importante número de ómnibus de larga distancia que transitan esta ruta, con velocidades promedio muy similares a las de los vehículos livianos.

b.- Generación de situaciones de riesgo ante eventuales detenciones de vehículos sobre la calzada, en oportunidad de verificarse un exceso de humedad en las banquetas. Este escenario se ve agravado ante la eventual coincidencia de una superficie de rodamiento humedecida, con disminución de su coeficiente de fricción y condiciones más críticas para el frenado de los vehículos. Se reitera la particular condición de la altimetría de esta vía, que presenta continuas

curvas verticales, limitando las posibilidades de visibilidad y, como consecuencia incrementando el nivel de riesgo ante eventuales detenciones de vehículos sobre la calzada.

c.- Incidencia directa en la Vida Útil del paquete estructural de la calzada, en particular de sus bordes siendo más crítica esta situación, en su borde externo por hallarse sometido el mismo a la repetición de cargas pesadas. La posible infiltración de aguas superficiales, favorecida por tratarse de banquetas no pavimentadas, genera una condición desfavorable para el comportamiento estructural de las capas inferiores y, como consecuencia, de todo el paquete.

Como contrapartida, la pavimentación de las banquetas implica las siguientes ventajas operativas:

- § Mayores condiciones de seguridad para los usuarios de la vía, ante eventuales desplazamientos accidentales de los vehículos en los cuales transitan.
- § Mayores condiciones de seguridad para los usuarios de la ruta, ante eventuales detenciones de vehículos sobre las mencionadas banquetas, con las diversas condiciones climáticas.
- § Mejores condiciones estructurales para todo el paquete del pavimento, en particular de sus bordes.

Costos aproximados de la banquina pavimentada: Tal lo mencionado anteriormente, la actual Ruta Nacional N° 14 presenta banquetas pavimentadas con las siguientes características estructurales:

* Carpeta de concreto asfáltico en 0,06 metros de espesor en 2,50 metros de ancho.

* Base de broza en 0,25 metros de espesor y 3,00 metros de ancho.

Si se adoptara este diseño para la banquina de la nueva calzada para la futura Autovía de la Ruta Nac. N° 14, los costos de la misma alcanzarían a aproximadamente la cantidad de \$ 120.000 por kilómetro, lo cual en el costo definitivo de la totalidad de la obra produciría un incremento aproximado del 6 %, por lo que se estima que dicho gasto es menor en comparación con la gran utilidad que brindará en el aspecto de seguridad a los usuarios de la autovía.

Ante ello, esta Coordinación considera razonable estudiar la factibilidad económica de incluir en el proyecto de la Autovía RN 14, la pavimentación de la banquina externa de la nueva calzada a construir.

4.8 Solicitud de pavimentar el acceso Puerto Yerúa

Esta petición fue realizada por el Sr. Sebastián Tenayna (particular interesado vecino de Puerto Yerúa).

Antecedentes: El Sr. Tenayna señala que las canteras de las localidades de Puerto Yerua y Nueva Escocia han sido desde siempre proveedores de gran parte de los materiales destinados a las obras Zarate Brazo Largo con la mayoría de los caminos de la provincia de Entre Ríos. Por lo que considera que sería muy importante para población de Puerto Yerua si se pavimentara el acceso a nuestra ciudad.

Consideración sobre el pedido: Respecto de lo solicitado por el Sr. Tenayna, esta Coordinación aclara que el acceso a esta localidad actualmente con una calzada de ripio, se desarrolla fuera del área de camino de la futura Autovía de la RN 14 por lo que no es factible incorporar este pedido al proyecto de la misma.

RESUMEN FINAL:

En base al análisis que esta Coordinación ha efectuado de las inquietudes y presentaciones realizadas en la Consulta Pública del día 07/06/05 en la ciudad de Concordia, y según lo desarrollado en los puntos anteriores, se considera aceptable, salvo mejor opinión de la Superioridad, incorporar las siguientes solicitudes al proyecto de la referencia:

- 1) Resolver la intersección de la Autovía de la Ruta Nac. N° 14 y la Ruta Prov. N° 4 en altonivel.
- 2) Ampliar la extensión de las colectoras de la Autovía de la RN 14 entre km. 249,00 hasta km. 251,500 de ambos lados de las calzadas principales incluyendo una baja del lado oeste hacia la costa del A° Yuquerí Chico conectando al zona del balneario del mismo arroyo.
- 3) Respetar los accesos de frentistas en forma directa su la calzada adyacente de la Autovía al ser la misma una carretera clasificada como “sin control total de accesos” y ser desarrollada

dentro de la actual zona de camino de la Ruta Nac. N° 14 con hitos, hechos y costumbres preexistentes.

- 4) Iluminación de los retornos o intersecciones en el km. 244,66 (Acceso a Estancia Grande) y km. 249,50 (acceso norte a Calabacillas y Municipio de Estancia Grande).
- 5) Construcción de garitas para pasajeros y cruces peatonales elevados en el km. 244 y 250 en coincidencia con la Escuela Hogar y con la escuela Agrotécnica.
- 6) Incorporar en el proyecto de la Autovía de la Ruta Nac. N° 14, la plantación de vegetación y forestación autóctona en la zona de camino como mejoramiento ambiental.
- 7) Refuerzo de la calzada con concreto asfáltico de la Ruta Provincial N° 22 entre la Ruta Nac. N° 14 y la Avda. Presidente Perón en una longitud aproximada a 2 km.
- 8) Estudiar la factibilidad económica de incorporar la banquina pavimentada externa de la nueva calzada a construir.
- 9) Incorporar cartelaria vertical informativa en el tramo del proyecto referente al Radio Club de Concordia y sus frecuencias de operación.

Saludo al Sr. Gerente muy atentamente.

Act.: Expediente N° 3337- vs- 05
(847 fojas en cuatro cuerpos)