

Resumen:

“PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO EN SAN MIGUEL DE TUCUMÁN”

1- ESTRATEGIA DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE COLECTIVO

La investigación realizada sobre el transporte público colectivo de la Ciudad ha mostrado como una necesidad mayor **ordenar el sistema** en un primer momento. Estos ordenamientos se deberían realizar fundamentalmente en el Area Central de la misma.

Teniendo en cuenta las necesidades de la Ciudad el desarrollo de l1a transformación del transporte colectivo fue elaborado en etapas:

PRIMERA ETAPA:

Introducción de elementos clave para la transformación del sistema de transporte, pero con implementación gradual que traiga beneficios tanto en el corto plazo como en el largo plazo. Las Acciones implementadas en la Primera Etapa servirán como base para el cambio de las Etapas siguientes, dando condiciones para una transición natural entre ambas etapas.

- **Reorganización y priorización del transporte público en el centro:** Creación de circuitos de vías y carriles exclusivos para el transporte colectivo para asegurar las condiciones necesarias para una operación eficiente y confiable en el área donde hoy se encuentra el principal cuello de botella del sistema de transporte público.
- **Primera etapa de reestructuración del servicio de transporte colectivo:** Introducción de elementos críticos para ganar eficiencia (beneficio para el operador) y calidad del servicio (beneficio para los usuarios). Uso de tecnología para control de operación. Sistemas de pago y recaudo que ofrezcan mayor flexibilidad y mejor gestión, puesto que si bien hoy se tiene un sistema prepago con la Tarjeta Ciudadana se podría ver la posibilidad de implementar el “boleto Combinado” entre las distintas líneas, tanto urbanas como metropolitanas.
- **Implementar primera etapa compatible con las propuestas de mediano y largo plazo:** La introducción de vías prioritarias y exclusivas en el centro de S.M. de Tucumán debe servir como primer paso en la adopción de una nueva forma de organizar el sistema de transporte público que permita la gradual implementación de corredores troncales en la medida que sean necesarios.

SEGUNDA ETAPA:

Implementación de corredores eficientes de alta capacidad vinculados a directrices de desarrollo urbano y descentralización de la ciudad.

- **Sistema de alta capacidad:** Identificación de corredores troncales para ofrecer interconexiones rápidas, confiables y eficientes (corredores estructurales del área metropolitana). Los tramos de esos corredores que pasen por el centro deberán transitar preferentemente por las vías que formen parte del circuito exclusivo de transporte colectivo implantado en la primera etapa.
- **Conexiones transversales, alimentación y capilaridad del sistema:** Reorganización de líneas convencionales para cumplir el rol de complementar a los corredores troncales, de forma de brindar interconexiones entre centralidades secundarias y servir de servicio alimentador a los corredores de alta capacidad.

Considerar los conceptos de **desarrollo urbano sustentable y crecimiento inteligente** desde la concepción del sistema de transporte propuesto.

2- IMPLEMENTACION PRIMERA ETAPA - CORTO PLAZO

La primera etapa tiene como concepto principal la reserva de espacio para circulación exclusiva del transporte colectivo de pasajeros (TCP). En ese sentido, como las vías en el Casco Antiguo son angostas, de dos carriles, fueron determinadas calles exclusivas para la circulación de buses y en el resto del Area Central, con calles de tres carriles de ancho, se definió que funcionarán con carriles exclusivos para el TCP (2 carriles para ómnibus + 1 carril libre).

Los dos circuitos formados con las calles seleccionadas con sus sentidos de circulación están mostrados en la lustración 01 – Circuitos de Vías y carriles exclusivos para el Transporte Colectivo

Los circuitos se superponen y la circulación es siempre en el sentido anti horario.

La limitación de ancho de las veredas restringe también la ubicación de las paradas. Eso será tratado en los limitantes para diseño funcional y operacional del sistema.

Otros cambios fundamentales necesarios en la estructura actual de rutas de transporte colectivo para implementar las mejoras propuestas son:

- Reducir superposiciones de servicios que ingresan al centro y principalmente al casco histórico, a partir del análisis de cobertura de las cuencas de demanda de la ciudad.
- Revisión de las líneas diametrales para oportunidades de equilibrar la oferta donde haya desbalance entre los dos lados de la ruta.
- Identificación de posibles racionalizaciones de frecuencias por sobreoferta localizada.

❖ MEDIDAS A EFECTUAR EN AREA CENTRAL [AC]:

Calles exclusivas para el TCP (2 carriles para ómnibus)

Córdoba desde el 200 al 800

Crisóstomo Álvarez desde el 800 al 200

Entre Ríos desde el 300 a primera cuadra / Monteagudo desde primera cuadra al 400

Carriles exclusivos para el TCP (2 carriles para ómnibus + 1 carril libre)

Santiago del Estero desde el 200 al 800

Salta desde el 400 a primera cuadra / Jujuy desde primera cuadra al 300

General Paz desde el 800 al 200

Calles preferenciales para el TCP (de penetración a los anillos)

Av. Salta desde el 800 a 500 (calzada oeste)
Monteagudo desde el 500 al 800
Santiago del Estero desde 1^{era} cuadra al 100
Córdoba desde 1^{era} cuadra al 100
Crisóstomo Álvarez desde el 100 a 1^{era} cuadra
General Paz desde el 100 a 1^{era} cuadra
Entre Ríos desde el 800 al 400
Ayacucho desde 800 al 100
Jujuy desde el 400 al 800
General Paz desde el 1300 al 900
Av. 24 de Septiembre desde el 1300 al 1200 (ambas calzadas)
San Luis 1^{era} cuadra (de N a S)
Crisóstomo Álvarez desde el 1300 al 900
Córdoba desde el 900 al 1100
Túnel de Córdoba al 1200
Suipacha desde el 200 a 1^{era} cuadra

Tramos de calles que cambian sentido de dirección

San Lorenzo desde el 1300 a 1^{era} cuadra (de O a E)
Las Heras desde el 800 a 1^{era} cuadra (de S a N)
Virgen de La Merced desde 1^{era} cuadra al 800 (de S a N)
Mendoza al 900 (de E a O)

Días y horarios

Los horarios de restricción para el resto de los vehículos que no sean ómnibus del TCP ni los vehículos autorizados, tanto para las calles como para los carriles exclusivos serán de 06 a 22 hs de todos los días hábiles (L a V). Sábado, domingos y feriados sin restricción.

Alcance de la restricción para las calles exclusivas para el TCP

No podrán ingresar en estas calles ningún tipo de vehículo que no sean los que prestan el servicio de transporte público colectivo. Tampoco podrán ingresar los Taxis (ni libres ni ocupados), ni los vehículos para las operaciones de carga y descarga. Solo podrán ingresar los “vehículos autorizados para el tramo correspondiente” por la Dirección de Tránsito y la Vía Pública (DTyVP).

Estos “vehículos autorizados” deberán acreditar que su domicilio es en ese tramo o que disponen de una cochera que puede ser propia o de su trabajo o mensualizada en el mismo.

Las ambulancias, los móviles policiales y de bomberos y los vehículos para discapacitados no tienen restricción. Idem para los transportistas de caudales y Transportes Escolares.

El camión recolector de residuos trabajará fuera de los horarios de restricción.

Alcance de la restricción para los carriles exclusivos para el TCP (2 carriles para ómnibus + 1 carril libre)

La delimitación de los carriles se realizará con pintura vial y separadores de calzada, además de pilotes plásticos.

Los dos carriles para ómnibus tendrán las mismas restricciones que en los casos de las calles exclusivas.

Para el carril libre solo se permite la “circulación”, no así la detención tanto para los taxis para levantar o dejar pasajeros como para los vehículos de carga para realizar operaciones.

En el caso de los “vehículos autorizados” que deban ingresar a una cochera situada a mano derecha deberán ingresar al tramo por los carriles exclusivos desde la intersección anterior, puesto que la separación física impedirá su ingreso por el carril libre.

Paradas de taxis

Se aumentará su cantidad y se las ubicará estratégicamente de tal forma que se posibilite la generación de áreas donde solo podrán circular taxis con pasajeros (Como las “Paradas Tubo” existentes).

Operaciones de carga y descarga en la vía pública

Se demarcarán espacios reservados estratégicamente ubicados para realizar las operaciones de carga y descarga. En las calles y carriles con “restricción” se utilizará la misma normativa que para el caso de las peatonales.

Resolución de cruces de calles libres con carriles exclusivos para el TCP

Estos cruces se resolverán con la semaforización ya existente a la que se le agregarán otros cuerpos de semáforos válidos solo para los buses de tal forma que según sea el caso se pueda interrumpir el avance del carril libre y permitir el giro de los buses a la izquierda o detener los dos carriles exclusivos para buses y posibilitar el giro a la derecha del carril libre.

Aspectos conflictivos que pueden surgir por el reordenamiento

Un problema de difícil resolución es el acceso de vehículos a estacionamiento de locales comerciales o a playas de estacionamiento con tarifa horaria en las vías afectadas al TCP.

Para estos casos se estudia la implementación por un lado de un sistema que permita tanto al vehículo como al agente de Tránsito saber si hay cocheras desocupadas vinculado a otro sistema de cámaras estratégicamente localizadas con un SW adecuado que permita leer las patentes de los vehículos que ingresan.

De esta forma se genera una infracción si ingresa un vehículo al sector exclusivo no habiendo cocheras desocupadas o en el caso de que, habiendo, no ingresa a las mismas y continúe circulando. Se detecta esto al comparar las patentes de cada una de las playas de estacionamiento con las detectadas por el sistema de control.

Fiscalización

El control deberá ser realizado a través de cámaras (pueden controlar hasta dos carriles y permiten “leer” las patentes de los vehículos para su posterior comparación con la lista autorizada por la DTyVP) y reforzado con agentes de tránsito en las intersecciones críticas.

Sería oportuno para lograr mayor eficacia en el control cerrar todo el circuito de la infracción: Cámara, foto, comparación con los vehículos autorizados, identificación del vehículo infractor, obtención del titular y domicilio del dueño del vehículo infractor, generación de la infracción si corresponde, notificación, pago voluntario.