



Programa para el Reordenamiento vehicular en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Fundado en la iniciativa parlamentaria del Diputado Marcelo Meis

Proyecto de Ley N° 514-D-09 - Sistema Elevado de Transporte Urbano de Pasajeros (SETUP) de la CABA.



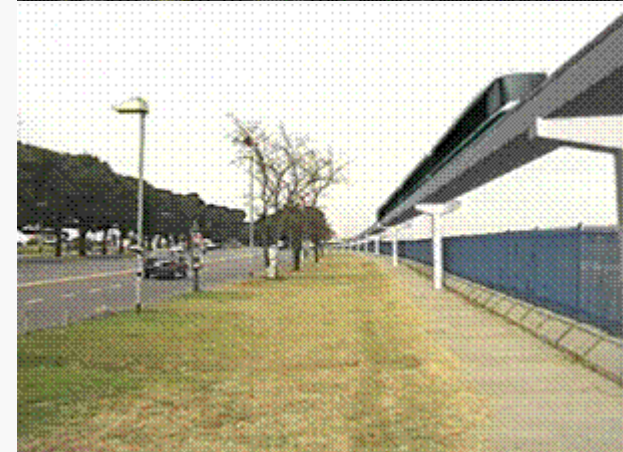
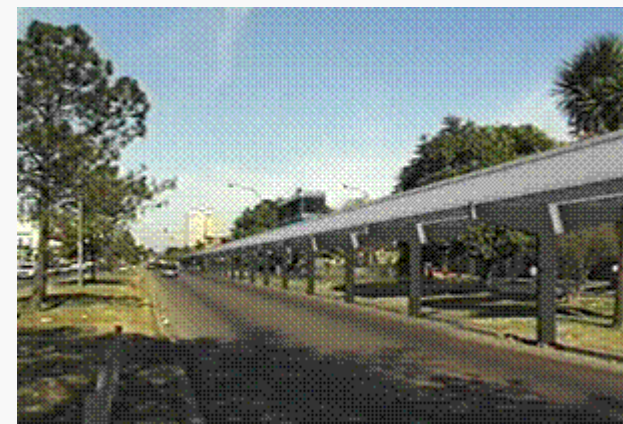


Plan para el Reordenamiento vehicular en la Ciudad



La mayoría de las ciudades del mundo que superan los dos millones de habitantes y que su parque automotor se aproxima al millón doscientos mil vehículos⁽¹⁾, requieren de políticas de transporte eficientes que permitan ordenar y brindar mayor seguridad al tránsito diario.

A partir de la crítica situación del ordenamiento del tránsito en la Ciudad, nace la iniciativa parlamentaria de crear un Sistema Elevado de Transporte Urbano de Pasajeros – SETUP -, el cual, mediante una traza de recorrido en circunvalación, pueda vincular a lo largo de su trayecto, distintas estaciones o nodos de transferencia en los principales accesos de la ciudad y los nueve ramales ferroviarios que vinculan la Ciudad de Buenos Aires con el área metropolitana.



(1) Fuente Diario Clarín. Sección La Ciudad. 7 de abril del 2004

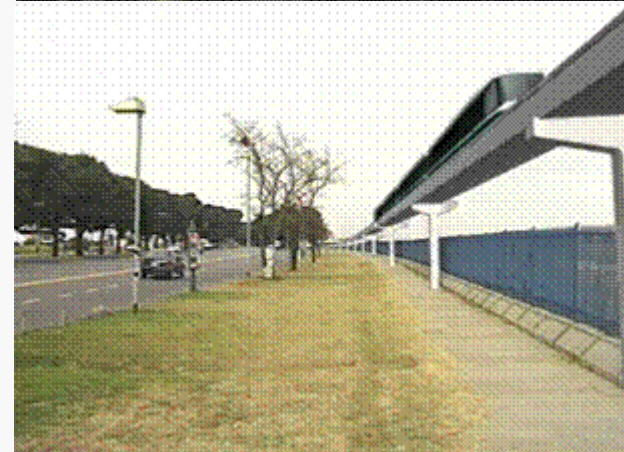


Plan para el Reordenamiento vehicular en la Ciudad



La idea se sustenta en la creación de estaciones o nodos de transferencia, los cuales prevean la construcción de playas de estacionamiento para maximizar la posibilidad de que cada conductor deje su vehículo en ellas y prosiga su viaje, dentro de la ciudad, en el SETUP.

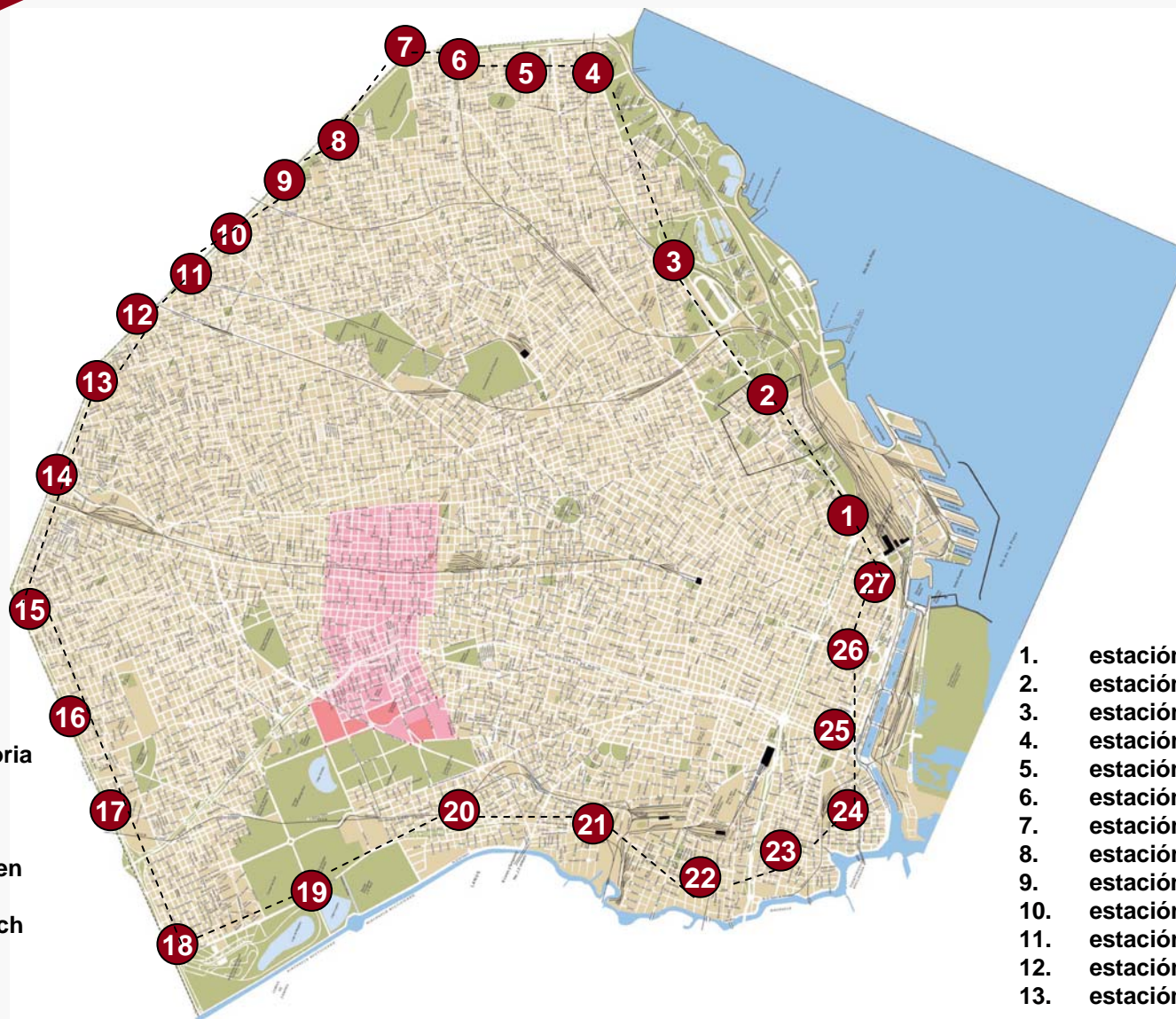
Dichos nodos o estaciones de transferencias, además de prever instalaciones adecuadas para el estacionamiento de vehículos particulares, podrán incluir el desarrollo de espacios comerciales para atender las distintas demandas de los usuarios. En la eventualidad que se requiera extender las estaciones de transferencia sobre otra jurisdicción, sería facultado el Poder Ejecutivo para celebrar los convenios pertinentes con la Provincia de Buenos Aires y/o los municipios involucrados.





TRAZADO de la LÍNEA DE CIRCUNVALACIÓN DE LA CIUDAD

1. estación terminal Retiro.
2. estación Aeroparque
3. estación Ciudad Universitaria
4. estación Libertador
5. estación Cabildo
6. estación Acceso Norte
7. estación Ricardo Balbín
8. estación Constituyentes
9. estación Migueletes
10. estación San Martín
11. estación Lynch
12. estación Saenz Peña
13. estación Beiró
14. estación Liniers
15. estación Alberdi
16. estación Eva Perón
17. estación Maderos
18. estación Puente de la Noria
19. estación Soldati
20. estación Pompeya
21. estación Vélez Sarsfield
22. estación Hipólito Yrigoyen
23. estación Caminito
24. estación Hospital Argerich
25. estación Independencia
26. estación Parque Colón
27. estación Correo Central



- 14. estación Liniers
- 15. estación Alberdi
- 16. estación Eva Perón
- 17. estación Maderos
- 18. estación Puente de la Noria
- 19. estación Soldati
- 20. estación Pompeya
- 21. estación Vélez Sarsfield
- 22. estación Hipólito Yrigoyen
- 23. estación Caminito
- 24. estación Hospital Argerich
- 25. estación Independencia
- 26. estación Parque Colón
- 27. estación Correo Central

- 1. estación terminal Retiro.
- 2. estación Aeroparque
- 3. estación Ciudad Universitaria
- 4. estación Libertador
- 5. estación Cabildo
- 6. estación Acceso Norte
- 7. estación Ricardo Balbín
- 8. estación Constituyentes
- 9. estación Migueletes
- 10. estación San Martín
- 11. estación Lynch
- 12. estación Saenz Peña
- 13. estación Beiró



Cuadro comparativo del Costo de Inversión





BENEFICIOS ESPERADOS

- ⇒ El desarrollo de esta alternativa apunta a contribuir y complementar las redes de transporte público de la ciudad, cumpliendo una función fundamental como es la de servir de centro de transferencia para los automóviles particulares que ingresan a la ciudad desde el Gran Buenos Aires.
- ⇒ Mayor capacidad de transporte
- ⇒ Mayor seguridad, reduciendo el índice de accidentes
- ⇒ Vigilancia monitoreada en todas los nodos de transferencia
- ⇒ Mayor comodidad para los pasajeros y frecuencia de traslados
- ⇒ Alto beneficio en la inversión social, bajo costo de inversión económica
- ⇒ Menor ingreso y movimiento vehicular en la Ciudad
- ⇒ Contaminación ambiental Cero
- ⇒ Bajo impacto acústico y mínima contaminación visual
- ⇒ Baja conmoción urbana durante su construcción
- ⇒ Crecimiento comercial centralizado en nuevos espacios de la Ciudad
- ⇒ Creación de nuevas fuentes de empleo

Programa para el Reordenamiento vehicular en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

*Una estación más hacia
el desarrollo comunitario*

