






PARA ORDENAR EL TRÁNSITO


En los próximos 90 y 180 días...

-  Se controlará el transporte trucho
-  Se restringirá el ingreso de autos en la ciudad
-  Se ampliará el servicio público de transporte y el de estacionamiento medido
-  Se prohibirá totalmente el estacionamiento en el microcentro
-  Se sancionará severamente la descarga fuera del horario permitido

El costo

Es necesario peatonalizar más zonas en el centro	\$160 por m2
Carriles exclusivos (muchas calles, ya están preparadas)	bajo costo
Paso bajo nivel	\$ 2.000.000 a 3.000.000
Ampliar la red de subtes	\$60 a 80 millones por km

Fuente: Subsecretaría de Tránsito y Transporte de la Ciudad

 1 vehículo cada 2,2 habitantes de promedio en la Cdad. de Buenos Aires

Para desalentar el uso del auto

Se está planeando:

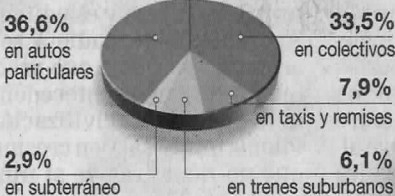
Permitir el ingreso de vehículos con patentes pares o impares en diferentes días de la semana.

Promoción del denominado *car pooling*, con prioridad en los peajes de las autopistas y con carriles exclusivos en la ciudad.

Hacer hincapié en la multa fotográfica.

Alentar el uso del transporte público, con vías especiales sin taxis desocupados.

En qué se viaja



LA NACION



Mejorar el transporte público es la solución, según los especialistas

Todos coinciden en desalentar el uso de los autos particulares

● No hablan de grandes inversiones ● Rescatan al tren y al subterráneo como los medios de transporte más idóneos para grandes distancias ● Hablan de peatonalizar el centro porteño

Ingenieros especialistas en temas de tránsito y transporte urbano coincidieron en señalar que para solucionar los problemas de tránsito de la ciudad de Buenos Aires más que grandes obras de infraestructura se necesita mejorar el transporte público para que sean menos los autos particulares en las calles.

“La solución es combatir el uso del automóvil particular, y la gente lo va a aceptar cuando el transporte público sea más confortable y más barato”, sostuvo el ingeniero Antonio Cortés, miembro de la Asociación de Profesionales Especialistas en Transporte.

“Estimamos que unos 2500 millones de dólares anuales se pierden en esperas frente a los cruces ferroviarios y alargamientos de los recorridos por el tránsito vehicular”, dijo Alberto Iervasi, del Centro Argentino de Ingenieros, otro de los que abonan la teoría de desalentar el uso del auto.

“Se construyeron autopistas y enormes playas de estacionamiento en el centro de la ciudad y no se hizo mucho por el transporte público. Los ómnibus cada vez conviven con más autos, y esto incrementó el tiempo de viaje de muchas personas”, consideró Cortés.

Algunas de las soluciones que el es-

pecialista sugiere son reestructurar el sistema de colectivos según las necesidades de la sociedad; construir algunos cruces bajo nivel en las vías del ferrocarril -como en Nazca y Rivadavia-; hacer más carriles exclusivos en las avenidas; que los semáforos estén bien sincronizados; permitir que por las autopistas circulen ómnibus de línea, y peatonalizar el microcentro.

“Además, la forma en que operan los taxis es nociva. Hay que fijar paradas y evitar que circulen a baja velocidad y sin pasajeros”, opinó Cortés.

Policía de tránsito

“Sin policía de tránsito es imposible arreglar esto. También hay que ocuparse de la educación vial”, afirmó el ingeniero Daniel Batalla, ex secretario de Transporte de la Nación. Para él, también hay que continuar con la inversión en subtes y reordenar las paradas de microómnibus.

“Es un trabajo de artesanos. Tendría que haber una cada 300 o 400 metros y estar ubicadas después de los semáforos”, agregó.

El ingeniero civil y profesor universitario Roberto D'Agosta opinó que “habría que resolver el tema de los accesos a la ciudad y mejorar el sistema de transporte público”.

“Los subtes y los trenes, por ejemplo, deberían ser para los grandes movimientos de gente, y los colectivos, para los viajes internos dentro de la ciudad”, sostuvo D'Agosta, otro de los que desalientan el uso del automóvil particular por considerarlo causante de congestiones y contaminación ambiental. “En algunos países se induce a las empresas a que tengan horarios de ingreso flexibles para aplazar las horas pico”, relató.

Los subterráneos

“Si se hubiera construido un kilómetro por año de la red de subterráneos hoy sería otra la situación”, sostuvo el ingeniero civil y especialista en subterráneos Juan Pablo Martínez, y agregó que al ampliar el radio de acción del subterráneo menos gente usará el auto en el centro y se evitarán los embotellamientos.

“El subte debería ser la columna vertebral del sistema de transporte. En el futuro sería bueno llegar a un boleto integral entre subterráneo, colectivos y trenes”, consideró.

En la ciudad también hay problemas de jurisdicción en relación con el transporte y muchas veces los intereses de la Ciudad chocan con los de la Nación. El presidente del Consejo Profesional de Ingeniería Civil, Jorge Kornitz, advirtió: “Hay una falta de grandeza en la dirigencia política para definir una política de estado del transporte”.