



MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO

Dirección General de Despacho y Legislación



BOLETIN OFICIAL

EDICION EXTRA N° 9 1 9

CONTENIDO:

DECRETO NUMERO 440/2015: Expídese la presente Declaración de Impacto Ambiental en los términos del Artículo 20°, inciso b), de la Ley N° 11.723, relativo a la obra denominada “Cruce Puente Carretero continuación de la calle Rivadavia sobre el Paso a Bajo Nivel existente en la calle Primera Junta”, de la ciudad de San Isidro.

Publicado, el día 26 de febrero de 2015

SAN ISIDRO, 9 de febrero de 2015.-

DECRETO NUMERO: 440

VISTO la iniciación del expediente N° 11.410/2014 por la Secretaría de Obras Públicas del Municipio, relativo a la presentación del Estudio de Impacto Ambiental y Urbanístico de la obra denominada “Cruce Puente Carretero con continuación de la calle Rivadavia sobre el Paso a Bajo Nivel existente en la calle Primera Junta”, de la ciudad de San Isidro, trabajos confeccionados por Zirma Desarrollo Urbano y Ambiente Sostenible, a cargo de la Arquitecta Laura San Román y Asociados, en el cual se analizan los anteproyectos realizados a efectos de verificar la Aptitud Ambiental del emprendimiento y la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental, conforme lo dispone la Ley Provincial N° 11.723 y el Decreto Municipal N° 3132/2000, vigentes sobre la materia; y Considerando:

QUE a fojas 1/9, 38/41 y 123/127 se encuentran agregada la Memoria Descriptiva, planos y fundamentación de la construcción del Puente Carretero como continuación de la calle Rivadavia sobre el paso bajo nivel de la calle Primera Junta del Ferrocarril General Bartolomé Mitre - Ramal Tigre, de la ciudad de San Isidro, confeccionada por el Ingeniero Civil Edmundo E. López y solicitada por la Secretaría de Obras Públicas oportunamente, presentada en el expediente de referencia, para la ejecución de las siguientes obras, que se encuentran detalladas en la documentación agregada: 1- Construcción de un Puente Carretero de 20 metros de largo total del tipo hormigón armado de 19.20 metros de luz Categoría A30 según la Dirección Nacional de Vialidad; 2- Viga Dintel para distribución de las cargas a los pilotes y apoyos de la losa de aproximación; 3- Pantalla de hormigón armado de 0.15 metros de espesor para contención de terraplén de la rampa de subida y bajada; 4- Construcción de tres pilotes de apoyo de cada lado, como fundación del puente; 5- Losas de hormigón de aproximación a ambos lados del puente conforme especificaciones técnicas; 6- Muros de contención a ambos lados del terraplén para obtener el perfil de la rampa de subida y descenso de acuerdo a las especificaciones técnicas correspondientes; 7- Desagües para la evacuación del agua conforme a las especificaciones técnicas corres

///...

///...

pondientes; 8- Veredas de losetas de hormigón reforzadas de acuerdo a las especificaciones técnicas; 9- Señalización vertical y horizontal;

QUE la construcción del Puente Carretero con las obras descriptas anteriormente, es el resultado de un emprendimiento proyectado por la Municipalidad de San Isidro, para resolver el restablecimiento y continuidad de la calle Rivadavia, la que fuera oportunamente interrumpida como consecuencia de la construcción del paso bajo nivel sobre la calle Primera Junta;

QUE la obra propuesta se encuentra comprendida como parte de un sistema que estructura urbanísticamente el área de influencia y que se completa con obras a realizar proyectadas por el Municipio, para lograr un eje de conexión directa en sentido de salidas vehiculares hacia el norte, permitiendo una nueva conexión con Avenida del Libertador General San Martín y Avenida Centenario, tratando de lograr parte de la restructuración urbana del Area Central de San Isidro, con una rápida evacuación y des congestión del tránsito, en pos de la calidad de vida de los sanisidrenses. Además el restablecimiento de la continuidad de la calle Rivadavia con esta obra, es particularmente eficiente en mejorar la conectividad peatonal inmediata de las cuadras ubicadas al sur y al norte de Primera Junta, mejorando la accesibilidad de los vecinos directos y en particular de los más desventajados, es decir: los discapacitados, ancianos, niños y sus madres, como asimismo ciclistas y personas que practican deportes aeróbicos, entre otros;

QUE el proyecto se basa en las últimas tendencias de diseño, contemplando soluciones a la transitabilidad de personas con capacidades diferentes; el reordenamiento del estacionamiento vehicular de los frentistas de la calle Rivadavia, que se ubican a ambos lados de la calle Primera Junta, hacia el norte hasta la calle Estanislao Díaz y hacia el sur hasta la calle Maipú; el mejoramiento de las aceras próximas al sector; el tratamiento del cerco de frente a las vías del ferrocarril y la importante incorporación de luminarias LEDs y cámaras para seguridad del vecindario, siendo parte esto de la implementación de diferentes soluciones que se encuentran en el Plan Integral Urbano para el Partido de San Isidro;

///...

///...

QUE en el Estudio de Impacto Ambiental presentado se abordaron y evaluaron técnicamente los siguientes aspectos referidos a las obras en cuestión: Capítulo 4.- Descripción del medio receptor; Capítulo 5.- Descripción del proyecto; Capítulo 6.- Análisis de impactos sobre el medio natural; Capítulo 7.- Análisis de impactos sobre el medio construido; Capítulo 8.- Análisis de impactos sobre el transporte; Capítulo 9.- Análisis de impactos en el medio social; Capítulo 10.- Evaluación del impacto ambiental y urbanístico y, Capítulo 11.- Recomendaciones; todos agregados a fojas 33 a 116 del expediente de referencia;

QUE la Evaluación se realizó sobre las Fases de Construcción y Operación de las obras, analizando dos situaciones diferenciadas desde el punto de vista de los impactos ambientales generados: los producidos durante la Etapa de Construcción y los generados en la Etapa de Operación y Funcionamiento;

QUE opinan los evaluadores que ninguno de los impactos negativos previsibles, revisten entidad suficiente como para desaconsejar la ejecución de la obra, en tanto y en cuanto se lleven a cabo las medidas de mitigación, modificación y optimización recomendadas en cada caso;

QUE en el Estudio presentado se analizaron los impactos negativos por un lado que predominan en la etapa de construcción, los que desaparecen con la finalización de las obras, predominando los positivos en la etapa de operación y funcionamiento, debiéndose arbitrar los medios recomendados para que persistan en el tiempo;

QUE las situaciones más críticas en la etapa de construcción, según el estudio presentado, son las relacionadas con la contaminación atmosférica, los drenajes de aguas superficiales, el cambio de especies arbóreas, las barreras físicas y visuales y la accesibilidad peatonal y vehicular a las viviendas frentistas en el área comprendida entre las calles Maipú y Estanislao Díaz, siendo todos estos impactos de carácter transitorio y pasibles de ser mitigados y neutralizados con las medidas que se proponen en la parte correspondiente de este estudio (Capítulo 11, Recomendaciones, Páginas 111 y siguientes

///...

///...

tes);

QUE en la etapa de operación y funcionamiento, predominan los impactos positivos, debiéndose arbitrar los medios para que persistan en el tiempo, siendo los más destacados los relacionados con la desaparición de barreras físicas y visuales, la recuperación de la continuidad sur - norte desde el Area Central de San Isidro, no sólo en relación al tránsito vehicular (automóviles particulares, ambulancias, móviles de cuidados comunitarios, policía, bomberos, etc.), sino también al ciclístico y peatonal, incluyendo la posibilidad de utilizar el cruce para personas con movilidad reducida; como asimismo mejoras en el sistema general en la red de tránsito vehicular en cuanto a fluidez, reducción de la contaminación del aire y ruido y la mejor y mayor posibilidad de disuasión de robos y criminalidad (página 107 del expediente de referencia);

QUE en cuanto a los impactos negativos en esta misma etapa (operativa), los más significativos están relacionados con la afectación a las viviendas inmediatamente próximas a las obras, especialmente las ubicadas en la calle Rivadavia entre Primera Junta y Maipú, que con los bajos volúmenes de tránsito previstos, conforme a los estudios efectuados por los evaluadores, no se espera que en los edificios existentes se incrementen y/o se pongan de manifiesto fisuras y/o agrietamientos. En este sentido, se ha efectuado un relevamiento de estas propiedades y se deberá hacer otro, previo al inicio de la liberación al tránsito vehicular del Puente Carretero, debido a que algunas propiedades sufren desde hace más de un siglo los impactos de las vibraciones ferroviarias y del tránsito que hoy circula sobre la esquina de las calles Maipú y Rivadavia, a los efectos de comprobar y verificar los agrietamientos preexistentes a la construcción del Puente. La prohibición de circulación de tránsito pesado es la neutralización y mitigación más importante que se propone en este sentido. Expresan los evaluadores que la apertura de la calle Rivadavia, si bien aumentará el nivel de circulación de vehículos, el mismo sería menor al que se efectúa en la mayoría de las arterias del Partido y este aumento no producirá daños en estructuras con frente a la calle Rivadavia. En cambio, mejorará la actual situación existente en ese tramo, debido a que los vehículos hoy tienen que entrar y retomar para circular hacia los inmuebles y

///...

///...

desde éstos hacia la salida a la calle Maipú, con los inconvenientes e inseguridades que esto significa;

QUE a fojas 139 consta copia del Boletín Oficial - Edición Extra N° 853, de la publicación del Estudio y Evaluación de Impactos Ambientales referente a la obra en cuestión, conforme lo dispone el Artículo 17° de la Ley N° 11.723 del Ambiente, habiéndose ampliado por Boletín Oficial Edición Extra N° 874 obrante a fojas 239, el plazo de publicación para los vecinos, a efectos de subsanar un defecto de impresión en los CDs;

QUE se presentaron en respuesta de las publicaciones y vistas efectuadas un número significativo de vecinos, con opiniones diversas y divididas en cuanto a las obras proyectadas y su funcionamiento, acompañando escritos que se hayan agregados a estas actuaciones a fojas 141/237;

QUE el Comité Evaluador Ambiental de Obras Públicas, cuya competencia y funciones están dadas por las Ordenanzas N° 7674 y 7709, Texto Ordenado por Decreto N° 3132/00, habiendo recibido el Estudio de Impacto Ambiental presentado y las observaciones formuladas por los vecinos, dio traslado, previamente a resolver sobre la Aptitud Ambiental del Emprendimiento, a los Consultores Evaluadores para su opinión y respuesta en cuanto a las críticas formuladas a las obras y al trabajo presentado, quedando garantizado de esta manera el derecho de réplica de cada una de las partes involucradas (Artículo 8° y concordantes de la citada norma);

QUE el proyecto sometido por la Secretaría de Obras Públicas a Estudio y Evaluación de los Impactos Ambientales generados, es analizado por el Comité, siguiendo la línea de los evaluadores, en el sentido de distinguir los impactos generados desde dos puntos de vista: la construcción del Puente Carretero por una parte y los impactos desde su faz operativa y de funcionamiento por la otra;

QUE en cuanto a la construcción del Puente, la mayoría de los vecinos presentados, no manifestaron objeción alguna sobre la obra a realizarse, ni sobre las cuestiones eminentemente técnicas de la misma, que constan en la documen

///...

///...

tación agregada por el Proyectista y los evaluadores (fojas 1/9 y 38/41), revistiendo la obra por otra parte, características técnicas y de tipología suficientemente verificadas y normalizadas por los Institutos Técnicos correspondientes (Categoría A30 de la Dirección Nacional de Vialidad);

QUE en cambio, las opiniones se encuentran divididas entre los vecinos, en relación a la Etapa Operativa y de Funcionamiento del Puente de enlace de la calle Rivadavia, existiendo opiniones que van desde el extremo de aceptar lisa y llanamente la propuesta, opiniones que la aceptan con algunos condicionamientos y opiniones en otro extremo, que se resisten a la apertura y continuidad de la calle;

QUE se encuentra agregada la contestación a la vista otorgada a los Evaluadores en la que se amplían los puntos cuestionados por algunos vecinos resistentes a la obra, que en su mayoría se refieren a la parte operativa y de funcionamiento y relacionados con las viviendas inmediatamente más próximas a las obras, los que se pueden agrupar de la siguiente manera: 1- Impactos relacionados sobre el aumento de la inseguridad por efecto del restablecimiento de la continuidad de la calle Rivadavia; 2- Cuestionamientos en cuanto a la confección y valor del Estudio y Evaluación del Impacto Ambiental presentado; 3- Otros cuestionamientos ajenos a la competencia de este procedimiento;

QUE en relación al tema de seguridad, además de lo expresado por los Evaluadores en su contestación, compartida por el Comité, se agrega que el restablecimiento y continuidad del tránsito de la calle Rivadavia mejora en general toda la prestación de Servicios Públicos involucrados con los vecinos, no solo de la cuadra sino de la zona, porque permite el acceso fácil y directo de ambulancias, bomberos y patrulleros de policías, para el mejor cumplimiento de sus fines. En relación al cuestionamiento y valor del Estudio y Evaluación de Impacto Ambiental presentado y su referencia al antecedente del Estudio presentado en el año 2000, además de compartir las opiniones vertidas en la contestación de los Evaluadores, se manifiesta que la evaluación del año 2000 es un antecedente valioso para el actual análisis del caso que se ocupa y que con el aporte del último

///...

///...

impacto agregado, en el presente expediente, completa la información necesaria para la toma de decisiones del Comité. En relación a los demás cuestionamientos planteados en cuanto a la oportunidad y conveniencia de la inversión y a la responsabilidad por el supuesto daño que pudiera existir a los vecinos directos y cercanos a la obra, por ser temas ajenos a esta competencia y a este procedimiento, no pueden ser tratados en este ámbito que se refiere exclusivamente a la ponderación de la aptitud ambiental del emprendimiento, constituyendo la evaluación de los estudios presentados y su declaración, un instrumento jurídico administrativo que tiene por finalidad identificar, predecir e interpretar en lo posible los impactos generados por un emprendimiento, siendo los estudios aportados un instrumento de conocimiento al servicio de una decisión política administrativa como es la declaración de Impacto Ambiental;

QUE el restablecimiento de la continuidad de la trama de la calle Rivadavia por medio del Puente Carretero propuesto, reviste un acto de interés general, en virtud de que se trata de poner nuevamente en funcionamiento un espacio del dominio público ya afectado oportunamente como calle, que fuera interrumpida su traza para la realización de otra obra pública de significación para el Partido de San Isidro a efectos de optimizar la trama circulatoria urbana interrumpida por el aumento de la intensidad del Ferrocarril Mitre sobre la calle Primera Junta;

QUE la realización del Puente Carretero representa hoy, por la complejidad del tránsito vehicular, una solución imprescindible para la ciudad, porque además de facilitar la circulación entre el norte y el sur, permite distribuir equitativamente y entre todos los vecinos la carga de vehículos de las demás arterias circundantes;

QUE en cuanto a la Etapa Operativa y de Funcionamiento se recomienda: el tratamiento de parquización y plantación de especies arbóreas, según plan de forestación que elaborará la Dirección de Arbolado Urbano, intensificándose el cuidado del mismo para retener partículas, atenuando olores, contaminación y ruidos y absorbiendo dióxido de carbono; mantenimiento de sumideros, cunetas y rejas libres de basura y sólidos de origen natural y artificial para el correcto escurrimiento de las aguas; mejora

///...

///...

miento y mantenimiento de la conectividad peatonal de la nueva opción y mejoramiento de la accesibilidad de los vecinos directos y particularmente los más desaventajados (discapacitados, ancianos, niños); delimitación de una senda ciclística y peatonal en el corredor verde paralelo al Ferrocarril, removiendo plazas irregulares de estacionamiento; mantenimiento de niveles de iluminación correspondientes a estándares nacionales e internacionales para seguridad de las personas y los bienes; prohibición de circulación del tránsito pesado a efectos de no incrementar los impactos en cuanto a contaminación atmosférica, sonora y vibraciones dentro del área; relevamiento de los inmuebles frentistas a la calle Rivadavia entre las calles Maipú y Primera Junta, a los efectos de constatar la existencia de deterioros sobre dichas propiedades, todo esto previo a la liberación del tránsito; verificación permanente ante la adopción de otros proyectos que se realicen en el futuro tendientes a ordenar y mejorar el tránsito vehicular, que podrían afectar la proyección de los flujos de vehículos dentro de la calle Rivadavia en el sector comprendido por las obras;

QUE el Comité Evaluador Ambiental para Obras Públicas, ha analizado el Estudio y Evaluación de Impacto Ambiental presentado, conjuntamente con las distintas opiniones vertidas por los vecinos a fojas 141/237 y las ampliaciones efectuadas por los profesionales evaluadores, a efectos de ponderar todas las presentaciones realizadas y en virtud de los antecedentes vertidos a fojas 255 a 262, ha producido su dictamen favorable a la realización de las obras y a la posterior apertura y continuidad de la traza de la calle Rivadavia, con los condicionamientos del presente acto administrativo;

QUE habiéndose cumplimentado lo dispuesto por el Artículo 19° de la Ley N° 11.723, en cuanto al dictamen de la autoridad ambiental municipal, procede el dictado del presente acto administrativo, en cuya virtud se otorga la Declaración de Impacto Ambiental respecto de la obra solicitada;

POR ello, en ejercicio de las atribuciones que le son propias

EL INTENDENTE MUNICIPAL DE SAN ISIDRO

d e c r e t a :

///...

///...

ARTICULO 1°.- Declárase de Interés General el restablecimiento y continuidad de la traza *****de la calle Rivadavia entre las calles Estanislao Díaz y Maipú, con la ejecución del Puente Carretero sobre el paso bajo nivel existente en la calle Primera Junta del Ferrocarril Mitre - Ramal Tigre, de la ciudad de San Isidro.-

ARTICULO 2°.- Expídese la presente Declaración de Impacto Ambiental en los términos ***** del Artículo 20°, inciso b), de la Ley N° 11.723, quedando condicionada la presente declaración al cumplimiento de las propuestas mitigatorias establecidas para las Etapas constructiva, operativa y de funcionamiento, en el Estudio de Evaluación de Impactos Ambientales, en las Recomendaciones del Comité Ambiental para Obras Públicas y a las instrucciones y recomendaciones pertinentes que elabore la Secretaría de Obras Públicas para mitigar y neutralizar cualquier impacto que pudiera alterar la Aptitud Ambiental del Emprendimiento, en relación al proyecto de la obra denominada “Cruce Puente Carretero continuación de la calle Rivadavia sobre el paso bajo nivel existente de la calle Primera Junta del Ferrocarril Mitre - Ramal Tigre”, de la ciudad de San Isidro, cuyo estudio de Evaluación de Impactos Ambientales se encuentra agregado en el expediente N° 11410/2014 y relacionados, los que son parte integrante del presente acto administrativo.-

ARTICULO 3°.- Por intermedio de la Secretaría de Obras Públicas se deberá efectuar lo siguiente: 1- Dos constataciones que verifiquen la existencia o no de deterioros en las propiedades frentistas ubicadas en la calle Rivadavia entre las calles Estanislao Díaz y Maipú, una previo al inicio de las obras y otra a la finalización de las mismas y previo a la apertura del Puente Carretero, debiéndose ser agregadas al presente expediente con el objeto de preservar la situación constructiva de las propiedades al inicio de las obras, por futuros reclamos que pudieran existir. 2- Dar intervención a las oficinas técnicas municipales competentes (Dirección de Arbolado Urbano, Servicios Públicos, Tránsito), para instrumentar y monitorear las medidas de mitigación propuestas en el Estudio presentado (Considerando N° 29 del Acta del Comité Ambiental), para neutralizar los impactos negativos que pu

///...

///...

dieran generarse, como asimismo proponer las nuevas medidas que fueren necesarias para el mantenimiento de la Aptitud Ambiental del Emprendimiento.-

ARTICULO 4°.- La empresa a cargo de la ejecución de las obras deberá designar un profesional responsable de la Gestión de Obra, con su matrícula inscripta en el municipio y teléfono para ser ubicado, a efectos de recibir los reclamos y consultas, que pudieran realizar los vecinos, garantizando durante la etapa de obra, el mantenimiento del equilibrio con el ambiente natural y antrópico, e informando a la comunidad, las acciones de prevención y mitigación correspondientes cuando así se lo requieran. El profesional deberá estar acreditado en el expediente de referencia y en los carteles de obra que correspondan. La Secretaría de Obras Públicas deberá proponer un profesional a los efectos de recibir los llamados de los vecinos interesados y de los reclamos efectuados durante la Etapa Constructiva.-

ARTICULO 5°.- En orden a lo dispuesto por el Artículo 21° de la Ley N° 11.723, remítase copia del presente al Organismo Provincial de Desarrollo Sostenible de la Provincia de Buenos Aires.-

ARTICULO 6°.- Regístrese, comuníquese y publíquese.-

DESPACHO Y LEGISLACION
mtb

Sr. INTENDENTE MUNICIPAL Dr. Angel Gustavo Posse
Sr. Secretario General de Gobierno y Administración Dr. Ricardo Rivas