

Capítulo 1 Introducción

El presente Estudio de Impacto Ambiental (en adelante EsIA) corresponde a la Ampliación de capacidad de calzada de la Ruta Nacional N° 3, en el tramo Coronel Dorrego – Límite con partidos de Coronel Rosales/Bahía Blanca, Sección 1 – Acc. Est. Transf. DEBA (Km 590,180) Camino a Est. de Bombeo Cnel. Dorrego – YPF (Km 632,490) en la Provincia de Buenos Aires, en una longitud aproximada de 42.3 km.

El estudio viene a cumplir con lo exigido por el Pliego General de Bases y Condiciones y Especificaciones Técnicas Particulares de Vialidad Nacional y por la normativa ambiental de la Provincia de Buenos Aires.

1.1 Resumen ejecutivo del estudio. (Análisis conclusivo de factibilidad ambiental).

El estudio que se desarrolla tiene por objeto la evaluación del impacto ambiental de una obra de ampliación del tramo de la Ruta Nacional N° 3 en la Provincia de Buenos Aires entre la localidad de Coronel Dorrego y el límite con el partido de Coronel Rosales que, con una longitud de 42,3 Km, integra la red de rutas del corredor vial 1, que articula el Puerto de Bahía Blanca con el litoral atlántico sudeste bonaerense y con el área metropolitana.

La ruta cuyo proyecto se estudia, une las ciudades de Buenos Aires y el extremo de la Patagonia, pasando por localidades como Cañuelas, Azul, Tres Arroyos, Bahía Blanca, en la provincia de Buenos Aires, Viedma y San Antonio Oeste en la de Río Negro, Puerto Madryn, Rawson, Trelew y Comodoro Rivadavia en la de Chubut, Caleta Olivia y Río Gallegos en Santa Cruz, y concluye en la ciudad de Ushuaia en la provincia de Tierra del Fuego.

En su recorrido, que tiene como origen la Ciudad de Buenos Aires, atraviesa una extensa zona de producción agrícola, en la que se destaca la producción de granos y carne bovina.

Se pretende construir una segunda calzada apartada de la existente por un cantero separador, incluyendo la construcción de intersecciones con cruces a distinto nivel para los accesos a Coronel Dorrego, Ruta Provincial N° 74 a Monte Hermoso y Ruta Provincial N° 72 a Sierra de la Ventana. Además se prevé un puente sobre el arroyo de las Mostazas y mejorar la obra hidráulica para solucionar los problemas de anegamiento existentes.

El diseño de la traza actual es el adecuado, por lo que no se prevén variantes de traza

El tramo entre Bahía Blanca y Coronel Dorrego se ha subdividido en dos secciones:

Ruta Nacional N° 3, Provincia de Buenos Aires, Tramo; Coronel Dorrego - Límite con Partidos de Coronel Rosales/Bahía Blanca, Sección 1: Acceso a la Estación de Transferencia de Energía de DEBA (km 590,180) – Camino a Estación de Bombeo Coronel Dorrego de YPF

Ruta Nacional N° 3, Provincia de Buenos Aires, Tramo; Coronel Dorrego - Límite con Partidos de Coronel Rosales/Bahía Blanca, Sección 2: Camino a Estación de Bombeo Coronel Dorrego de Y.P.F. (km 632,490) - Límite con Partidos de Coronel Rosales/Bahía Blanca

El propósito del proyecto se centra en mejorar sustancialmente la capacidad de servicio del tramo de la Ruta Nacional N° 3 que constituye una vía que vincula las áreas de producción agrícola y los centros turísticos de la costa Atlántica con el principal polo industrial y portuario que recibe los aportes de las rutas provinciales que incrementan sus volúmenes de tránsito conforme las variaciones de las actividades económicas que los caracterizan.

Algunos de los beneficios directos son:

Mejora de las condiciones de transitabilidad por la construcción de la segunda calzada, el desarrollo de nuevas intersecciones con rutas así como la reparación, ensanche y construcción de puentes y alcantarillas, incidiendo positivamente sobre el ahorro de tiempo y combustible.

Mayor seguridad y comodidad en los viajes, manteniendo una velocidad más constante con un menor riesgo.

Además, la obra presenta también varios beneficios indirectos, entre los que se pueden mencionar:

Mejoramiento en el transporte público de pasajeros a las zonas vecinas y especialmente a las localidades turísticas por reducción del costo de mantenimiento de vehículos.

Solución de insuficiencias hidráulicas y situaciones de anegamiento en zona de camino.

En conclusión, la materialización del presente proyecto permitirá mejorar la circulación en este tramo, haciendo más seguras las intersecciones con otras rutas y en los cruces y accesos a las distintas localidades, entre otros beneficios.

Principales Impactos Ambientales

Las principales conclusiones que surgen del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del Proyecto, son las siguientes:

Considerando la amplitud del proyecto, su área de intervención y el medio ambiente donde se implantará, no se han identificado impactos ambientales negativos que pudieran impedir o comprometer de manera insalvable el desarrollo del proyecto.

La definición del trazado así como el diseño de las intersecciones, especialmente establecidos para este proyecto, garantizan la menor afectación al medio ambiente producto de la minimización de las áreas y formas de intervención en el terreno. En la práctica, se verifica una ampliación de la zona de camino con mínima afectación a propiedades frentistas y mejoras existentes.

La comunidad y las autoridades locales manifiestan expectativas favorables para la

ejecución del proyecto, por los beneficios asociados al tránsito que los vincula con el centro económico y servicios educativos y de salud de la ciudad de Bahía Blanca, la prevención de accidentes, la solución de las situaciones de anegamiento y el desarrollo económico de la región relativo a las actividades agropecuarias, industriales, comerciales y de bienes y servicios, en el área de influencia del proyecto.

1.2 Organización del Informe

El presente estudio de impacto ambiental ha sido organizado en ocho capítulos. El primer capítulo se compone de un Resumen Ejecutivo del trabajo realizado, para luego desarrollar los aspectos metodológicos, administrativos, institucionales y normativos, antecedentes y datos relevantes. Asimismo se incluyen las consultas realizadas y la composición del equipo ambiental.

El capítulo siguiente contiene una descripción del proyecto para, posteriormente en el Capítulo 3, se define el área de influencia y operativa del mismo.

En el Capítulo 4, se desarrolla el diagnóstico ambiental del área de influencia.

A continuación el Capítulo 5 desarrolla la identificación y análisis de los impactos ambientales de las etapas y actividades involucradas en el proyecto, para luego, en los dos capítulos posteriores (6 y 7), exponer las Medidas de Mitigación y el Plan de Gestión Ambiental establecido para el proyecto.

El Capítulo 8 se compone del Informe para audiencias públicas.

Finalmente, los Anexos presentan las Especificaciones Técnicas Ambientales, donde se establecen los procedimientos a seguir para cumplir con las Medidas de Prevención, Mitigación y Plan de Gestión Ambiental previstos para la etapa de construcción, mantenimiento y operación de las obras hasta su recepción definitiva, con el objeto de prevenir y mitigar los Impactos Ambientales negativos y potenciar los positivos, producidos por la ejecución de las distintas tareas necesarias para su materialización. Planos y otros documentos gráficos y fotográficos desarrollados específicamente para el EIA del proyecto se incorporan a lo largo de los capítulos, para mejor exposición del estudio.

Forman parte de estos Anexos, las matrices de impacto, los mapas ambientales, los planos de proyecto, los cómputos y el presupuesto de las obras.

1.3 Metodología del estudio

La metodología de evaluación responde al marco normativo de la Provincia de Buenos Aires conforme lo establecido por la Ley 11.723 General del Ambiente de la Provincia de Buenos Aires (Dto. 4371/95), utilizando como guía los lineamientos establecidos en el MEGA II (DNU, 2007).

El objetivo general de este Estudio de Impacto Ambiental, es predecir, identificar, valorar, prevenir y corregir las consecuencias o efectos ambientales que determinadas acciones pueden causar sobre la calidad de vida de la sociedad y los componentes del ambiente en general.

Son objetivos específicos de esta evaluación del impacto ambiental:

- Identificar y caracterizar los componentes del ambiente receptor en sus condiciones actuales y sus aspectos más sensibles o críticos respecto del proyecto a ejecutar.