

INFORME TECNICO

GENERALIDADES

El siguiente es un Informe Técnico solicitado por la Corporación del Comercio Industria y Servicios de Bahía Blanca y la Cámara de Comercio de Bahía Blanca, que tiene por objetivo analizar la propuesta de intervención que la Dirección de Planificación presentara oportunamente para ser aplicada en las calles Belgrano y Donado de nuestra Ciudad.

OBJETIVO

El objetivo de este documento es evaluar técnicamente la propuesta municipal, compartirla con los vecinos directamente involucrados y realizar una crítica positiva. Asimismo proponer alternativas y aportes que, quienes desde hace años participan de las actividades del sector céntrico de la Ciudad, entienden que redundarán en beneficio del centro en particular y de la comunidad en general.

CONTENIDO

Este documento contiene los siguientes tópicos:

- **VISION DEL AREA CENTRAL**

Descripción y diagnóstico de la evolución del área central de la Ciudad en los últimos años y un breve análisis tendencial del sector.

- **PROPUESTA MUNICIPAL**

Breve resumen de la reunión mantenida en dependencias de la CCIS y la CCBB con el Director de Planificación Arq. Arrigo Reale, en ocasión de presentar la iniciativa oficial de intervención.

- **PROPUESTA DE CCIS y CCBB**

Resumen de una propuesta complementaria evaluada y consensuada por los involucrados en la que se establecen algunas pautas para atenuar los posibles impactos que se considera que puede tener la propuesta oficial, así como estrategias tendientes a mejorar el hábitat de toda el área céntrica.

- **Concepto "PRIORIDAD PEATON"**

Descripción del concepto, análisis de las diferentes estrategias para lograr los objetivos, zona de aplicación, soportes conceptuales y acciones a realizar para ponerlo en marcha.

VISION DEL AREA CENTRAL

Desde las últimas tres décadas las ciudades vienen creciendo de manera desagregada y por puntos de muy baja densidad. Estos lugares sumamente especializados para desarrollar alguna actividad específica tal como vivienda, trabajo, compras, etc. se encuentran alejados entre sí y la necesidad de interacción, provoca numerosos desplazamientos entre quienes pretenden accederlos.

A su vez, y con el fin de disminuir los tiempos de recorridos entre los puntos, estos desplazamientos demandan cada vez mayores velocidades, por lo tanto los espacios “entre puntos” terminan transformándose en simples vías de comunicación perdiendo sus características de espacios públicos continuos y diversos.

En Bahía Blanca, debido a la ubicación de los pasos a nivel sobre las diferentes vías del FCGR, estos movimientos tienen como “espacio entre puntos” al microcentro de la ciudad. Por esta razón, los síntomas antes mencionados se producen en calles sumamente comerciales, las que, además de funcionar como atractoras de público, terminan llevando el tránsito pasante de un punto a otro.

Como se describe más arriba, esta dinámica de movilidad va demandando sistemáticamente mayores velocidades de circulación, razón por la cual, la primera reacción es proceder a ensanchar el espacio disponible para favorecer la circulación de los vehículos en detrimento de la movilidad peatonal y del estacionamiento, entrando así en un círculo vicioso que termina degradando su condición de espacio público de uso múltiple, para transformarse en un espacio especializado para uso vehicular exclusivamente.



Calle Belgrano del 0 al 100 Fuente Propia

En esta imagen de calle Belgrano se puede observar como el espacio peatonal fue perdiendo presencia frente a la calzada vehicular que ocupa el 70 % del espacio total. En una calle de 17.30 mts. de ancho, la calzada consume 12.00 mts. y las veredas 2.65 mts. cada una.

Otro ejemplo de esa dinámica es el eje Rondeau – Rodriguez, en el cual sus veredas llegan a medir 1.20 mts. de ancho, en pleno sector del microcentro.

Una manera de revertir esta dinámica consiste en adoptar diferentes estrategias positivas tendientes a optimizar la movilidad y la presencia de personas en la zona a través de la modificación de los factores que alteran la convivencia, tanto peatonal como vehicular.

A este concepto se lo denomina "Prioridad Peatón", y su aplicación está siendo efectiva en diferentes ciudades o sectores de ciudades, en los cuales se ha podido recuperar tanto la eficiencia comercial como la calidad habitacional y ambiental.

PROPUESTA MUNICIPAL



La propuesta consiste en realizar intervenciones urbanas para que el área central tenga un espacio que genere una sinergia entre el comercio y el espacio público, generando un lugar más agradable y ameno.

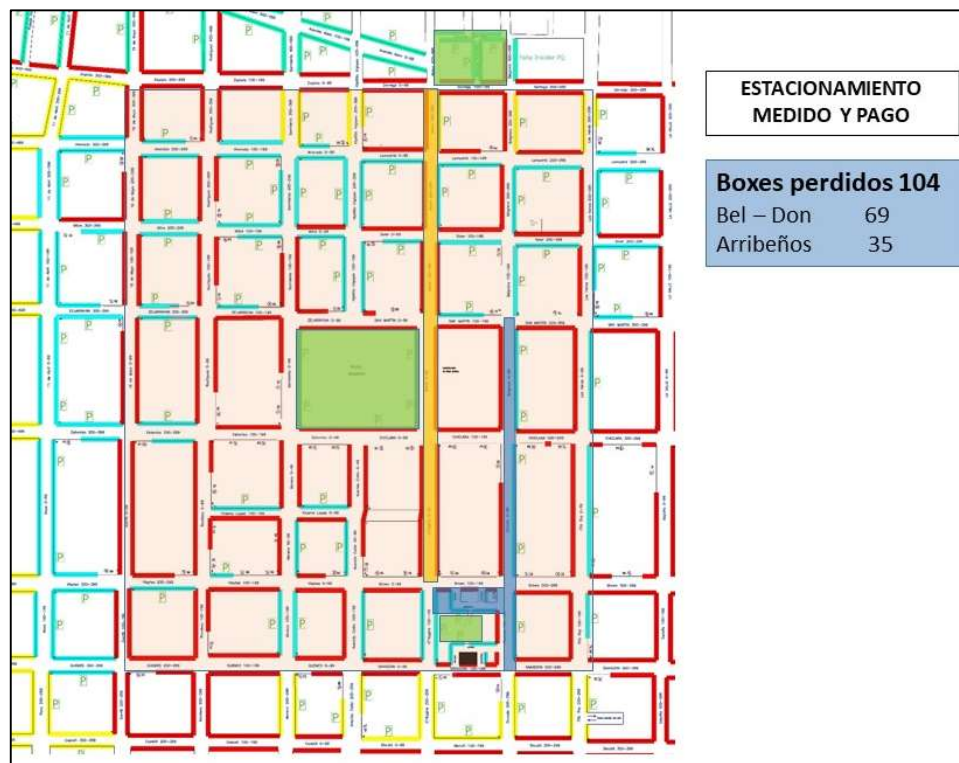
De acuerdo a lo manifestado por el Arq. Arrigo Reale, esta propuesta se materializa mediante las siguientes intervenciones:

- Intervención en bifurcaciones.
- Ampliación de esquinas
- Dársenas de carga y descarga
- Ensanchamientos de veredas
- Incorporación de livings urbanos
- Bolardos con vegetación
- Carriles exclusivos para transporte público.

las cuales se llevarán a cabo, en una primera instancia, desafectando de todos los boxes de estacionamiento de las calles Belgrano y Donado desde San Martín hasta Saavedra.

En la gráfica siguiente se puede observar el sector propuesto en el eje referido, sumado a la intervención realizada en las calles Anchorena, Beltrán y Arribeños.

Debido a que estas intervenciones no tienen previsto la incorporación de boxes de estacionamiento de alta rotación intercalados con los usos propuestos, producen la desafectación de 104 boxes existentes en el sector, los que no se ven recuperados en otras intervenciones.



Propuesta de intervención Dirección de Planificación

EVALUACION DEL IMPACTO

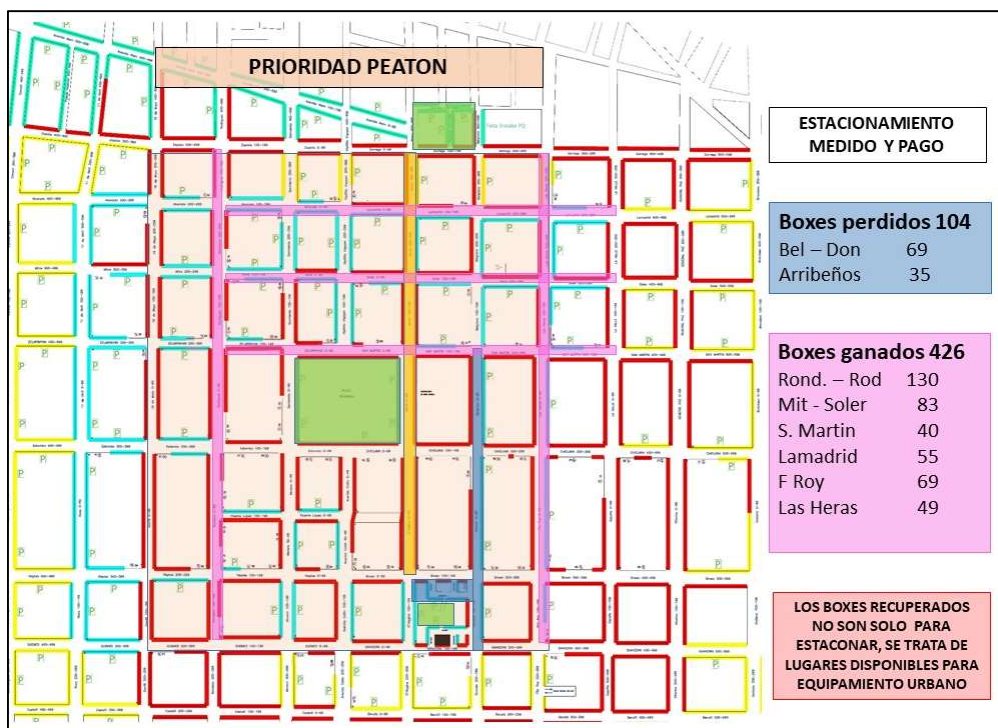
A continuación se realiza la evaluación que esta intervención podría tener sobre el espacio y las actividades del sector.

- La propuesta implica un cambio positivo en la dinámica de las cuadras a intervenir, generando más lugares de reunión y mejorando la relación entre espacios peatonales y vehiculares y tendiendo a disminuir el ancho de la calzada.
- El hecho de que la intervención no contemple la incorporación de nuevos boxes de estacionamiento que repongan los que se pierden en esta ocasión, sumado al dato de que entre el 25 y el 30% de las ventas de los locales de calle Belgrano – Donado corresponden a personas que acceden al Centro en auto, provoca una justificada reticencia por parte de los comerciantes frentistas a aceptar estos cambios.
- Si se compara la propuesta municipal con otras realizadas en distintas ciudades se advierte que estas últimas prevén la incorporación de boxes de estacionamiento de alta rotación dentro de su estrategia de equipamiento y su desafectación se prevé en etapas posteriores.
- La intervención de las veredas y zonas de estacionamiento en este eje no implica, por sí sola, un cambio en la dinámica vehicular. No se advierten en la propuesta oficial estrategias tendientes a disminuir la velocidad en todo el sector céntrico.

PROPUESTA DE C.C.I.S. y C.C.B.B.

A manera de una propuesta complementaria a la realizada por la Dirección de Planificación, y atendiendo a las circunstancias habitacionales y comerciales que está atravesando el sector céntrico de la Ciudad, la C.C.I.S. y la C.C.B.B. promueven la presentación de esta alternativa que pretende extender la iniciativa oficial a un sector más amplio y diverso del microcentro, incorporándole a su vez, una estrategia de movilidad sustentable, que posibilite reducir las velocidades de los vehículos, mejorar la calidad habitacional de todo el microcentro y recuperar boxes de estacionamiento de alta rotación para evitar el tránsito de agitación, y finalmente disuadir a quienes utilizan el Centro como un lugar de paso de un sector a otro de la Ciudad.

Esta alternativa se basa en la incorporación del concepto denominado Prioridad Peatón, implementándolo inicialmente en el sector del microcentro.



La propuesta está basada en las siguientes estrategias:

- Establecer un perímetro (microcentro) dentro del cual poner en práctica en concepto "Prioridad Peatón".
- La zona de aplicación estaría delimitada por los ejes Lamadrid – Dorrego, Güemes – Saavedra y 19 de Mayo – Gorriti, Fitz Roy – Las Heras.
- Dentro de ese perímetro se propone la recuperación de espacios de estacionamiento que actualmente se encuentran con prohibición de hacerlo, siendo esta una medida que colabora con la disminución de la velocidad del tránsito.

- Los espacios recuperados serán aplicados al equipamiento urbano incluyendo estacionamiento de alta rotación.
- Establecer una velocidad máxima de 30 km/h para el sector, diferenciándolo del resto de la Ciudad.
- Desplazar los recorridos de las líneas de transporte público hacia el perímetro de esta zona de manera de promover los desplazamientos peatonales dentro del área.

De acuerdo a lo que se puede observar en la imagen anterior, la intervención en las calles indicadas con color magenta permitiría la recuperación de, al menos, 426 boxes de estacionamiento, con lo cual, y haciendo un análisis cuantitativo, se pueden evaluar, *a priori*, los siguientes impactos positivos:

Impacto en la recaudación

Si suponemos que la mitad de los boxes se destinen a estacionamiento vehicular de alta rotación, y teniendo en cuenta la tarifa de estacionamiento de la zona A, el impacto económico directo sería:

$$213 \text{ boxes} \times 43.5 \text{ \$/h} = 9265 \text{ \$/h}$$

Si suponemos una ocupación de 6 horas diarias durante 20 días al mes, podemos obtener:

$$9265 \text{ \$/h} \times 6 \text{ h/día} \times 20 \text{ días/mes} = \mathbf{1.111.800 \text{ \$/mes}}$$

Impacto en las locaciones

El aumento en la oferta de estacionamiento, así como la modificación paulatina de los recorridos del transporte público, tendrá un impacto favorable en la oferta de locales a la calle y emparejando los el valor de los alquileres

Estos son alguno de los ejemplos de impacto que podrían lograrse de implementar una estrategia tendiente a disminuir la velocidad y promover los desplazamiento peatonales en la zona céntrica.

CONCLUSIÓN

En función de lo expuesto hasta aquí, queda claro que esta propuesta complementaria intenta reforzar los conceptos propuestos por la propuesta oficial, ampliando el sector involucrado en la misma y posibilitando el desarrollo de nuevas iniciativas, en otras calles, con el objetivo de mejorar las condiciones de desarrollo y habitabilidad de todo el Microcentro.

A continuación se describe con mayor profundidad el concepto Prioridad Peatón y se analizan las diferentes acciones a desarrollar tendientes a lograr su aplicación.

PRIORIDAD PEATON

Concepto

El espacio público es el lugar por excelencia en donde las personas se relacionan entre sí. Para esto resulta necesario que los parámetros que modulan el desarrollo de estas actividades tiendan hacia valores más acordes con la escala humana, esto es: velocidad de tránsito más bajas, mejores espacios para caminar y encontrarse, menor contaminación auditiva y visual, y la atenuación de los factores climáticos extremos.

La incorporación del concepto Prioridad Peatón, aplicable en diferentes sectores de la Ciudad, forma parte de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible que prioriza simultáneamente el uso del transporte público de alto rendimiento, los medios de movilidad alternativa, la optimización del consumo energético y consecuentemente, la disminución del impacto que esta actividad produce en el ambiente.

Este concepto trata de revertir la dinámica de degradación de la función de las calles como espacios públicos y equilibrar la relación vehículo – peatón, asumiendo que un fortalecimiento de la calidad peatonal redundaría en una mejora en la calidad urbana y ambiental del sector tratado.

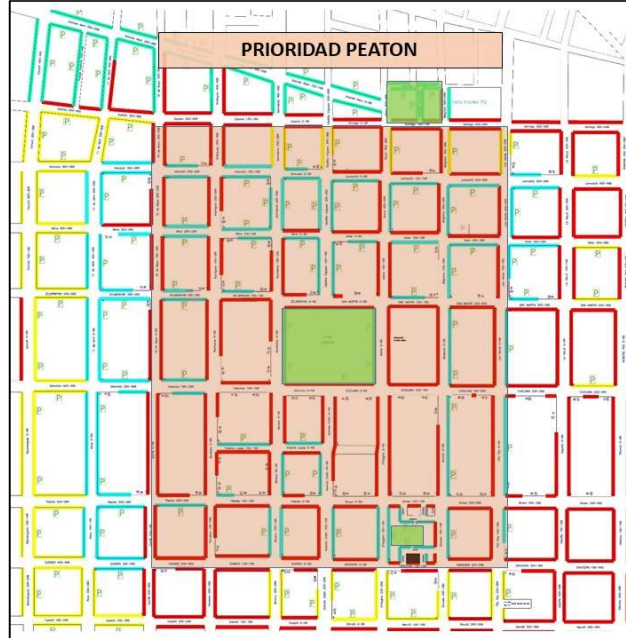
En este sentido, se propone la adopción del concepto “Prioridad Peatón” como herramienta para mejorar la calidad habitacional del espacio público del microcentro de la Ciudad y su vinculación con diferentes sectores de interés.



Calle Donado del 0 al 100 Fuente Propia

Zona de aplicación

La aplicación del concepto Prioridad Peatón en un determinado sector de la Ciudad, implica la modificación de hábitos de transporte y costumbres de movilidad que tienen que ver con la idiosincrasia y las características particulares, de las personas que concurren, así como de las que habitan el sector analizado.



Zona Prioridad Peatón sobre el plano de estacionamiento medido y pago

El microcentro de la Ciudad, constituye un ámbito sumamente diverso en el que confluyen: transeúntes que trabajan y residen, transeúntes que pasean y compran, automóviles de paso, automóviles que concurren al sector y el transporte público con todas sus líneas, por lo que, cualquier cambio o restricción a alguna de estas modalidades de movilidad, implica la formulación de alternativas válidas que induzcan a modificar hábitos y conductas arraigados, tanto en la oferta como en la demanda de transporte.



De acuerdo con los resultados de las encuestas realizadas oportunamente sobre la movilidad del microcentro, se observa que en promedio, el tránsito pasante representa el 35% de los vehículos que circulan por las calles Donado y O'Higgins. Este dato constituye en sí mismo una característica del sector y por lo tanto tiene que ser tenido en cuenta a la hora de diseñar una intervención.

Propuesta

La propuesta Prioridad Peatón debe llevar implícito la formulación de nuevos recorridos con menores tiempos de transporte vehicular y líneas de transporte público más directas, que en cualquier caso, representen un beneficio para el usuario, de lo contrario, la aplicación parcial de este concepto, tendrá un resultado opuesto al esperado, provocando aumento en la congestión, en la contaminación y redundando en el malestar de gran parte de los usuarios.

Premisas

El concepto Prioridad Peatón (PP) a desarrollar en el microcentro de Bahía Blanca está basado en las siguientes premisas:

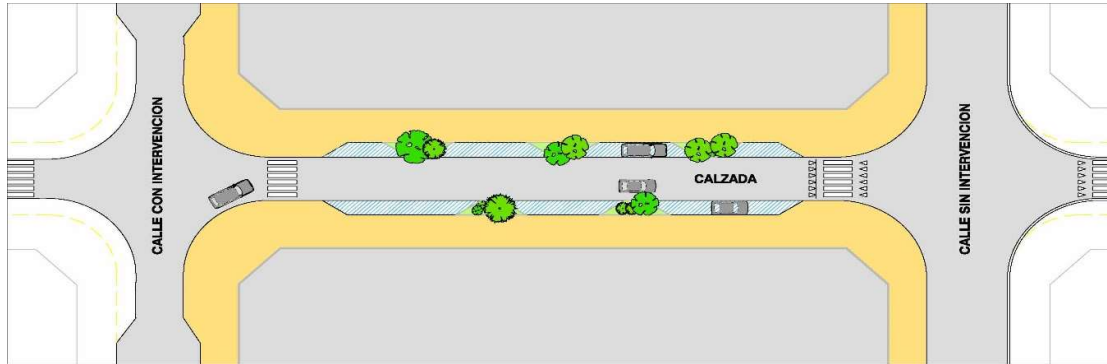
- Hacer del microcentro una “isla de calma” en la cual el tránsito vehicular esté formado mayoritariamente por los vehículos que concurren específicamente al sitio, circulando a baja velocidad y por el transporte público, tratando de eliminar del sector al tránsito pasante.
- Establecer una velocidad vehicular compatible con los desplazamiento peatonales:
 - En todo el sector: velocidad máxima 30 km/h. (ZONA PP 30)
 - En calles con alto grado de intervención, p. e. O’higgins – Alsina: velocidad máxima 20 km/h. (ZONA PP 20)
- Proponer laterales de las calzadas ocupados, ya sea por equipamiento y servicios urbanos o por estacionamiento de alta rotación. Este esquema de ocupación tiene por objetivo:
 - Proteger la circulación peatonal separándola de la vehicular.
 - Aumentar la capacidad de estacionamiento transitorio para sacar rápidamente del tránsito a los vehículos que concurren.
 - Estrechar levemente las calzadas, lo que disminuye naturalmente la velocidad de circulación y desalienta el tránsito pasante.
 - Eliminar obstáculos del espacio de circulación peatonal.
 - Mejorar la relación entre superficies disponibles para peatones y superficie disponible para vehículos.
 - Mejorar las condiciones de habitabilidad.
- Hacer del micro-centro la zona de intercambio de las líneas troncales de transporte público.
- Rediseñar la gestión del transporte público para optimizar su eficiencia.
- Establecer ejes alternativos para la circulación fluida del tránsito pasante vinculando los sectores de oferta y demanda de transporte vehicular.
- La velocidad máxima en estos ejes será de 40 km/h o bien la correspondiente a la primera onda verde del sistema de semáforos
- Estudiar la desinstalación de semáforos en las intersecciones de calles con PP 30 para mejorar la fluidez y reducir la contaminación.

Soportes conceptuales

El concepto Prioridad Peatón necesita tres ejes que lo soportan: el soporte físico, el soporte legal, y el soporte comunicacional. A continuación se analizan estos ejes y las diferentes acciones a llevar a cabo para poder implementarlos.

Soporte físico

Para poder desarrollar este concepto es necesario contar con un soporte físico que posibilite este objetivo. En tal sentido se recomienda la implementación de las siguientes modificaciones básicas en la estructura de las calles involucradas:



PLANTA DE CALLE INTERVENIDA FUENTE PROPIA

Balance de superficies

Si se analiza la relación de los peatones y los vehículos a lo largo de una calle típica, se advierte que el mayor intercambio entre ambos se produce en las esquinas y es justamente en este lugar donde la relación de superficies vereda / calzada favorece ampliamente a los segundos, por lo tanto si lo que se busca es mejorar esta situación, el diseño deberá procurar revertir este desbalance.

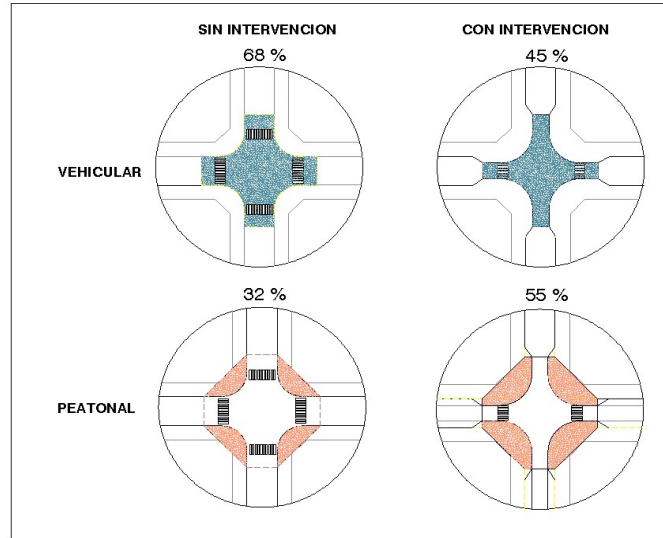
Por lo tanto las intervenciones en estas calles deberían enfocarse en la remodelación de las esquinas, procurando estrechar el acceso vehicular a la cuadra, y como consecuencia directa disminuyendo la velocidad, tanto de giro, como de tránsito recto.

En tanto, en tramo de la cuadra, utilizar el espacio destinado habitualmente a estacionamiento, para diversos usos que pueden comprender instalaciones destinadas al descanso, a la gastronomía, a la exhibición, carga y descarga de mercadería, estacionamiento de alta rotación, colocación de plantas en macetas, etc.

Las nuevas modalidades comerciales (delivery, take away, etc.) demandan nuevos espacios que deberían estar contemplados en reservas de lugares diversos con poca especificidad de usos, que permitan una adaptación dinámica y armónica.

Analizando las superficies destinadas a cada uno de los desplazamientos, peatonales y vehiculares, y en cada sector de la calle, tramo y esquina, se obtienen los siguientes porcentajes.

Esquinas



BALANCE DE SUPERFICIES EN ESQUINA FUENTE PROPIA

Tramo de la calle

De acuerdo a lo relevado, y sumando la cantidad de personas que se desplazan en vehículos y los que se desplazan caminando a lo largo de la cuadra, la relación entre superficie disponible / personas transportadas en el tramo de la calle, tomando en cuenta un ancho de veredas de 2.5 mts., es el siguiente:

- Para el 75 % de las personas (peatones), se destina el 19% del espacio total.
- Para el 25 % de las personas (pasajeros), se destina el 72 % del espacio total.
- Para el equipamiento (obstáculos), se destina el 9% del espacio total, que representa el 33 % del espacio peatonal.



Ejemplos de intervención

A manera de ejemplo, las intervenciones que se observan en dos ciudades bien diferenciadas como Esquel y Mar del Plata, ponen la prioridad en las esquinas y luego el espacio de la cuadra va siendo diseñado en función de los usos en cada caso.



Este tipo de intervenciones están siendo implementadas con éxito en diferentes ciudades de nuestro país, y el objetivo en todas es el mismo: disminuir el impacto que produce la velocidad de los vehículos en las calles de los distintos centros comerciales.

Soporte legal

Para poder incorporar el concepto Prioridad Peatón resulta necesaria la implementación de diferentes normas administrativas que regulen la convivencia entre los diferentes actores involucrados. En este caso existen dos niveles de intervención: las ordenanzas y decretos existentes a modificar y las ordenanzas nuevas a crear. Asimismo, **en el apartado 4.2** se identifican las diferentes acciones legales según la calle y el servicio que se trate.

Soporte comunicacional

Teniendo en cuenta que intervenciones de este tipo modifican hábitos y costumbres arraigados en la población, y que el transporte es una actividad que tiene gran dosis de percepción subjetiva, resulta fundamental la elaboración de una campaña comunicacional que permita:

- Internalizar los beneficios comunitarios por sobre las conveniencias individuales.
- Generar conciencia acerca de que la movilidad tiene relación directa con intangibles como el medio ambiente, la salud física y mental, la diversidad y la inclusión resulta fundamental para asegurar el éxito de la incorporación de este nuevo concepto.
- Incorporar en el inconsciente colectivo el concepto de que un Sistema de Movilidad Sostenible es el resultado de lograr un equilibrio equitativo de las tensiones que se generan a la hora de utilizar y usufructuar el patrimonio común que representa el espacio público.

ACCIONES para incorporar el “Concepto”

Acciones físicas

Acciones Físicas Directas

Se trata del conjunto de acciones a desarrollar directamente sobre las calles seleccionadas y que están separadas en dos tipos:

- **Intervención básica ZONA PP 30**

Son aquellas intervenciones que posibilitan modificar el balance entre la superficie vehicular y la superficie peatonal existente y disminuir la velocidad de circulación.

- Ampliar la superficie peatonal en las esquinas:

Se trata de desplazar el límite de uso peatonal una distancia equivalente al espacio destinado al estacionamiento, esto es 1.70 mts, paralelo al cordón existente a lo largo de la curva de la esquina mas 5 (cinco) metros a lo largo de cada una de las calles involucradas.

Este procedimiento puede llevarse a cabo mediante demarcación horizontal con pintura y balizamiento, de manera de poder corregir cualquier singularidad que ocurra, sin que esto implique la erogación de altos costos en infraestructura.



Intervencion en calle Güemes – Mar del Plata

- Establecer estacionamientos “medido y pago” de alta rotación:

En los sectores de dársena que resultan de la ampliación de las esquinas en ambos laterales de la calzada. Estos estacionamientos comparten el espacio con el equipamiento urbano.

- Destinar sectores de estas dársenas a la reubicación de equipamiento urbano:

Parquímetros, cestos de residuos, bicicleteros, bancos, y todo tipo de equipamiento público o privado que contribuya al mejor funcionamiento del espacio.

- Destinar sectores de dársenas a la reubicación de los puestos de venta callejera.

Hasta tanto se establezca la ubicación definitiva, estos elementos pueden estar colocados sobre estructuras premoldeadas (decks), de manera de alcanzar el mismo nivel de la vereda,

de manera que posibiliten su eventual desplazamiento y permitan la limpieza y normal funcionamiento de los desagües pluviales.



Intervención en calle Güemes – Mar del Plata

- **Intervención de Alto Grado ZONA PP 20**

Estas intervenciones son más diversas e implican la modificación de niveles de calzada y veredas, cambio de solados, eventual reformulación del recorrido de la calzada, incorporación de nuevos equipamientos e instalaciones, etc., para lo cual se deberán proponer proyectos específicos en cada caso.

Acciones Físicas Indirectas

Estas acciones son las que se proponen principalmente para los ejes vehiculares que tendrán que absorber la demanda de tránsito pasante de forma tal que resulten alternativas eficientes.

Dentro de estas acciones se identifican dos grupos: las excluyentes, que resultan fundamentales para la aplicación del concepto Prioridad Peatón y que deberán ser ejecutadas previamente a la incorporación del nuevo concepto, y las complementarias, aquellas que siendo necesarias pueden ser ejecutadas de forma gradual.

- **Excluyentes**

- Desplazar las líneas de transporte público

En las calles con intervención de alto grado como en el caso del eje Belgrano – Donado, se prevé el desplazamiento de las líneas de transporte público que por estas circulan. En este caso los recorridos fueron parcialmente modificados de forma de no alterar la capacidad potencial de levantar pasajeros que cada línea tiene.

- Desplazar las paradas de taxis

Se prevé su desplazamiento a la calle más próxima con intervención básica, ocupando una dársena exclusiva dentro del sector destinado al equipamiento urbano.

- Establecer calles alternativas de circulación pasante

Consolidar el eje 14 de Julio - Brandsen – Undiano como la principal arteria vehicular del sector NE del macrocentro, transformándola en una calle de doble mano sin estacionamiento en todo su recorrido, con una velocidad máxima de 40 km/h

Consolidar los ejes Perú – Charlone y Juan Molina – Salta como las principales arterias del sector SO ya que cuentan con pasos a nivel sobre las vías de FCGR y permiten la comunicación del sector Oeste y Norte con el sector industrial – portuario.

- **Complementarias**

- Modificar las paradas de transporte público

En las calles con intervención básica se prevé que las líneas de transporte público compartan sus desplazamientos con los demás vehículos, ubicando las paradas en la mitad de la cuadra, formando parte del equipamiento urbano, con la correspondiente prohibición de estacionamiento.

- Establecer nuevos ejes para líneas troncales de transporte público

Consolidar los ejes Estomba – Chiclana y Vieytes – Brown como las principales arterias vehiculares y donde establecer una línea troncal de transporte público.

- Establecer nuevas funciones al corredor Norte – Sur:

Consolidar el eje Av. Colón – Sarmiento – Cabrera como las arterias para establecer una línea troncal de transporte público y circulación vehicular de baja intensidad.

Acciones legales

Ordenanzas a Modificar

Para poder incorporar el concepto Prioridad Peatón resulta necesaria la implementación de diferentes normas administrativas que regulen la convivencia entre los diferentes actores involucrados.

- Paradas de taxis: Ordenanza 14606 – 2007
- Carriles exclusivos para transporte público Ordenanza 18762 - 2017
- Estacionamiento medido y pago Ordenanza 6070 - 1990
- Red de ciclovías o biciesendas Ordenanza 18433 – 2017
- Transporte público

Modificar las ordenanzas que regulan los recorridos de las líneas que interfieren en el proyecto.

Para el caso particular de su aplicación en las calles Belgrano – Donado, se identifican las siguientes ordenanzas que deberán ser modificadas.

Línea 500 Ordenanza 15060 - Explotación Adjudicada por Decreto N° 503/2012, recorrido aprobado por Decreto N° 711 – 2011

Línea 502 Explotación Adjudicada por Ordenanza 15.060, recorrido aprobado por Decreto N° 711/2011.

Línea 507 Explotación Adjudicada por Ordenanza 15.060, recorrido aprobado por Decreto N° 1110 - 2014

Línea 509 Explotación Adjudicada por Ordenanza 17.263, recorrido según Pliego de LICITACIÓN PÚBLICA - EXPTE.310-9019/2012.

Línea 518 Explotación Adjudicada por Ordenanza 17.263, recorrido según Pliego de LICITACIÓN PÚBLICA - EXPTE.310-9019/2012.

Línea 519 A Explotación Adjudicada por Decreto N° 1072/2012, recorrido aprobado por Decreto N° 711/2011.

Ordenanzas a Crear

Debido a que la Ciudad, la regulación de la velocidad de circulación en las calles responde al Art. 51 de la Ley Nacional de Tránsito, se deberá crear una ordenanza que permita establecer nuevos límites de velocidad compatibles con el concepto de Prioridad Peatón y en función del grado de intervención que las calles presenten.

Dentro de la zona incluida en el concepto Prioridad Peatón, y para calles con un grado de intervención básico, se recomienda una velocidad máxima de 30 km/h, en tanto, para calles con alto grado de intervención, una velocidad máxima de 20 km/h. Entendiéndose por alto grado de intervención a aquella que proponga unificar total o parcialmente los niveles de la calzada y la vereda.

Acciones comunicacionales

- Campañas en los medios
- Campañas en escuelas
- Señalética específica