



REDIAGRAMACIÓN VIAL URBANA INTEGRAL

COLONIA CAROYA

OBJETIVOS PRINCIPALES



- Seguridad vial
- Fluidez en el tránsito
- Espacio seguro para ciclistas y peatones
- Orden en el microcentro para promover el comercio local

Vías de Circulación este-oeste. Lado Sur

Sentido único de circulación

Alternando dirección

Desde Pedro Patat hasta Ruta 9

Lado Sur

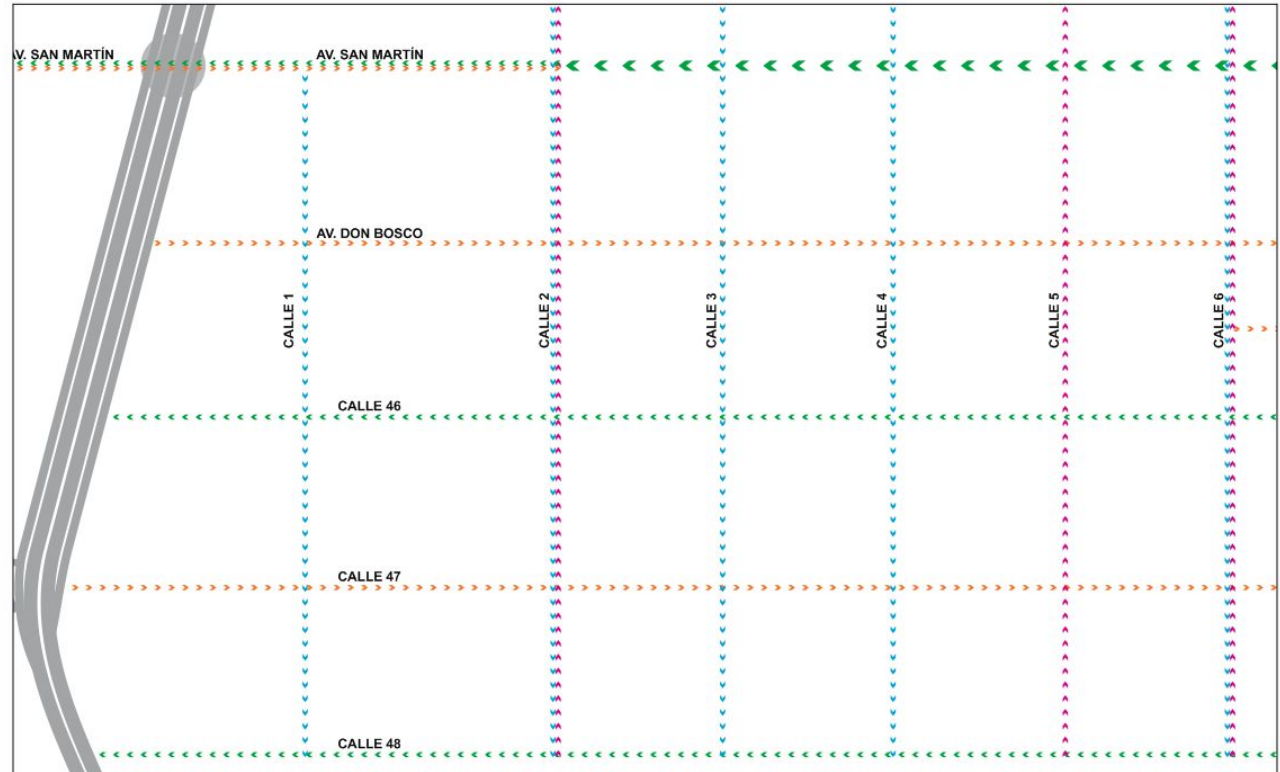
— Av. San Martín: hacia Jesús María

— Don Bosco: hacia Colonia Caroya

— Calle 46: hacia Jesús María

— Calle 47: hacia Colonia Caroya

— Calle 48: hacia Jesús María



Vías de Circulación este-oeste. Lado Norte

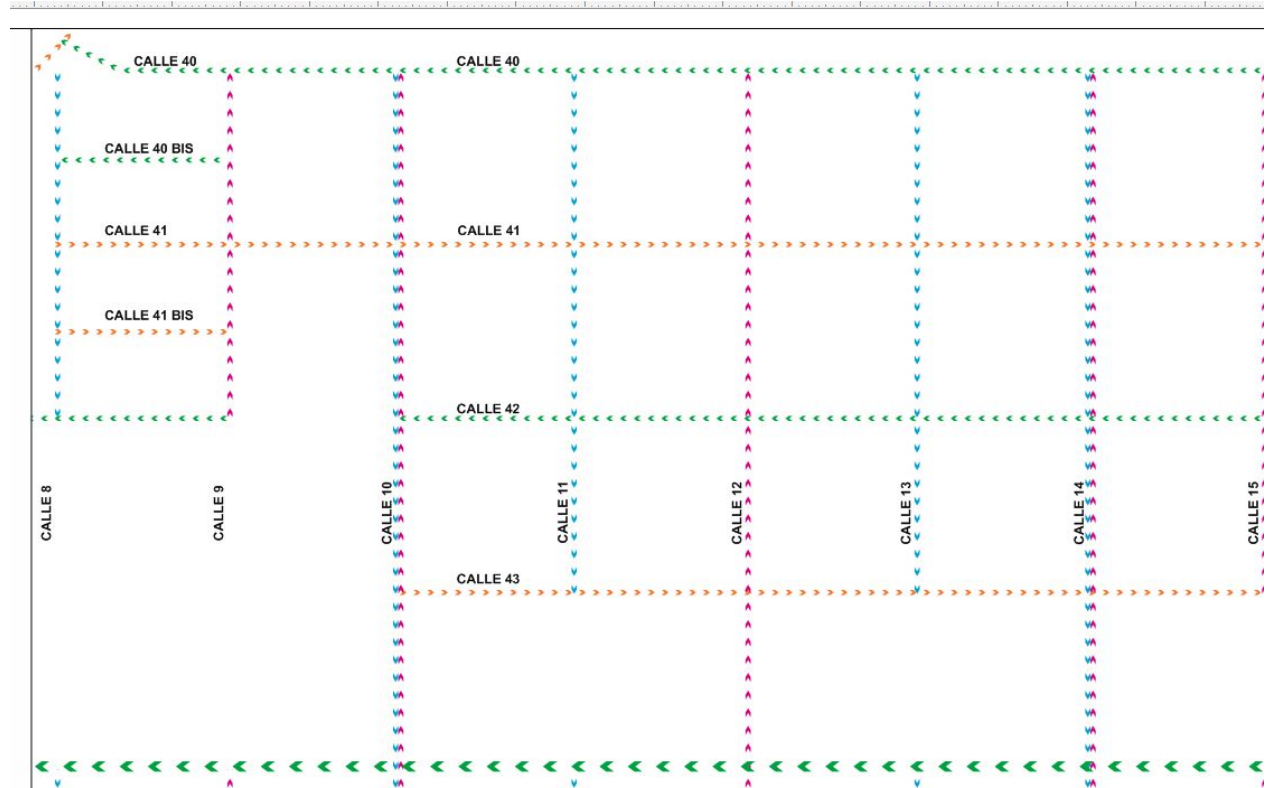
Sentido único de circulación

Alternando dirección

Desde Pedro Patat hasta Ruta 9

Lado Norte

- Calle 40: hacia Jesús María
- Calle 41: hacia Colonia Caroya
- Calle 42: hacia Jesús María
- Calle 43: hacia Colonia Caroya
- Av. San Martín: hacia Jesús María



Vías de Circulación norte-sur

- Se alterna el sentido, conservando las calles que actualmente ya son mano única.
- Para las Calles que separan los Lotes, se conserva una modalidad de doble sentido de circulación.
- Entorno a los Colegios primarios, se tiene en cuenta que la calle circule permitiendo el descenso hacia la derecha, para que los niños no deban cruzar la calle para ingresar o salir.

Accesos: A Barrio Sierras y Parques desde Ruta 9



Implementar flexibles plásticos a fin de delimitar las dos manos de la calle

Limpiar de arena el asfalto

(El sector resaltado en amarillo está cubierto de arena, no se ve el pavimento)



Accesos: Ingreso desde Rotonda Ruta Nacional N° 9

Av. San Martín:

Conserva su doble sentido
entre Rotonda y Calle 2
dividida al centro con
flexibles

Calle 1 y Calle 2:

Conectoras con Don
Bosco



ACCESOS: Norte, mediante Calle Paso de los Andes y Calle 40

Paso de los Andes:

Conserva doble sentido, separando apropiadamente los dos carriles

Calle 40 hacia conexión con Lavalleja:

— Salida norte hacia Jesús María

Calle 40 desde Lavalleja:

— Ingreso norte desde Jesús María, conectando con Calle 8 - Calle 41



Accesos: Av. San Martín - Calle Italia - Calle La Cancha



- **Restringir giros a la izquierda desde Italia hacia Av. San Martín**
- **Continuidad *Italia-La Cancha-España-Pedro J. Frías*:**
 - **Conectar la avenida San Martín con Jesús María mediante calle España**
 - **Salida ordenada de la Estación de Servicio**
 - **Vía de retorno hacia la rotonda sobre Ruta 9**

Accesos: Intersección múltiple


Avenida San Martín

Avenida Juan B. Justo / Calle Belgrano

Avenida 28 de Julio y Calle Marcos Perdía / Calle Córdoba

Boulevard Los Inmigrantes

Hasta Establecimiento Educativo Pío León

Se requiere importantes trabajos **coordinados y planificados conjuntamente** con la Ciudad de Jesús María, debido a los límites y la Estación Terminal; y a su vez, por ser Ruta Provincial, **mancomunados y sostenidos por el Gobierno Provincial.**

Accesos: Intersección múltiple



1. Cerrar paso entre M. Perdía y Calle Córdoba, extendiendo el divisor central de Av. 28 de Julio

2. Dar continuidad a la ciclovía



Medios de regulación y prevención



- **Semáforos**

- **A lo largo de toda la Avenida San Martín, en las intersecciones con los lotes**
- **Sincronizados a 50-55 km/H** (Desde Calle 52 hasta Calle 6)
- **Sincronizados a 65-70 km/H** (Desde Calle 56 hasta Monumento)

- **Reductores, lomadas y/o badenes**

- **Reductores EFECTIVOS de velocidad**
- **Colocados criteriosamente para forzar la detención de quien debe ceder el paso al vehículo de la derecha**

Ciclovia



- Implementación de una ciclovia en todas las calles y avenidas, reduciendo el espacio para tránsito vehicular, delimitando con flexibles plásticos el espacio para ciclistas.
- Sobre todas las calles de sentido único de circulación, sobre mano izquierda

Escuelas, Plazas y Espacios Verdes



- **Implementar lomadas-mesetas con cruce peatonal en la mitad de cada plaza o espacio verde y escuelas, a fin de que el peatón tenga más seguridad vial.**
- **Trabajar mancomunadamente y coordinadamente el Departamento de Tránsito con las Instituciones (fundamentalmente escuelas primarias y jardines), a fin de que siempre se encuentre el personal ordenando la circulación y detención.**
- **Alrededor de plazas y espacios verdes, colocar reductores de velocidad efectivos, para que los vehículos no puedan transitar más de 50 mts. con libertad de aceleración.**

Estacionamiento en Microcentro



- **Priorizar espacios de estacionamiento para los consumidores y quienes realicen trámites**
- **Que el personal municipal utilice otros espacios para estacionar los vehículos durante la jornada laboral, y hacer extensivo el pedido a personal bancario.**
- **Se detallan espacios disponibles en los alrededores**
- **Desarrollar sistema de estacionamiento tarifado**

Conclusiones



Consideramos que se alcanzarán los siguientes beneficios como resultado:

1. Seguridad vial para peatones, ciclistas, y todos los vehículos motorizados.
2. Seguridad focalizada en peatones en el entorno de espacios verdes, y de manera estratégica y prioritaria en torno a instituciones educativas.
3. Agilidad en el flujo de circulación en toda la zona urbana de la ciudad.
4. Modernización y funcionalidad acorde a una ciudad que ha crecido exponencialmente en los últimos 30 años cuya infraestructura no ha progresado en la misma magnitud.
5. Eficiencia en el desempeño del personal de tránsito, tanto en controles rutinarios, como en funciones específicas en instituciones o eventualidades.
6. Proyección y planificación de desarrollo vial para muchos años sin hacer inversiones cuantiosas o modificaciones vanas.